RR 250 - 300 2T

Grazie per la fiducia accordata e buon divertimento. Con questo libretto abbiamo voluto darLe le informazioni necessarie per un corretto uso e una buona manutenzione della Sua moto.

I dati e le caratteristiche indicate sul presente manuale non impegnano la BETAMOTOR S.p.A che si riserva il diritto di apportare modifiche e miglioramenti ai propri modelli in qualsiasi momento e senza preavviso.

AVVERTENZA

Si raccomanda, dopo la prima o seconda ora di utilizzo in fuoristrada, di controllare tutti i serraggi con particolare attenzione a:

- corona
- verificare corretto fissaggio pedane
- leve/pinze/disco freno anteriore/posteriore
- verificare corretto serraggio plastiche
- bulloneria motore
- bulloneria ammortizzatore/braccio oscillante
- raggi/mozzi ruota
- telaietto posteriore
- raccordi tubazioni
- tensionamento catena

AVVERTENZA

In caso di interventi da eseguire sulla moto rivolgersi alla catena di assistenza autorizzata Betamotor.

Avvertenze sull'uso del veicolo 5
Guida ecologica 5
Guida sicura 6

CAP. 1 INFORMAZIONI GENERALI 7
Dati identificazione veicolo 8
Fornitura 8
Carico 10
Pneumatici 10
Bloccasterzo 11
Conoscenza del veicolo 12
Organi di comando 13
Dati tecnici 21
Schema elettrico RR 2t 25
Dispositivi elettrici 27
Dispositivi per versione Euro 3 28

CAP. 2 UTILIZZO DEL VEICOLO 29
Controlli prima di ogni messa in funzione 30
Lubrificanti 31
Rodaggio 31
Avviamento motore 32
Rifornimento carburante 33

CAP. 3 CONTROLLI E MANUTENZIONE 35
Sostituzione olio cambio/frizione 36
Controllo livello liquidi freni e spurgo: anteriore e posteriore 37
Controllo pastiglie freno: anteriore e posteriore 39
Controllo livello olio della frizione idraulica e spurgo 40
Olio forcelle 41
Filtro aria 44
Candela 45
Carburatore 47
Liquido di raffreddamento 48
Manutenzione e usura della catena 49
Carica della batteria 50
Pulizia del veicolo e controlli 51
Manutenzione programmata 52
Lunga inattività del veicolo 54

CAP. 4 REGOLAZIONI 56
Regolazione freni: leva anteriore e pedale posteriore 57
Regolazione posizione base della leva frizione 57

Regolazione manubrio..... 57
Regolazione comando gas..... 58
Regolazione e controllo gioco sterzo..... 58
Regolazione sospensioni: Forcella ed Ammortizzatore ..... 59 ÷ 61
Tensionamento catena 61
Regolazione minimo 62
Regolazione comando valvola scarico 63

CAP. 5 SOSTITUZIONI..... 64
Sostituzione pastiglie freno: anteriore e posteriore 65
Sostituzioni lampade anteriori 67
Sostituzione faro posteriore 67

CAP. 6 COSA FARE IN CASO DI EMERGENZA..... 70

INDICE ALFABETICO 72

AVVERTENZE SULL'USO DEL VEICOLO

- Il veicolo deve essere obbligatoriamente corredato di: targa, libretto di circolazione, bollo ed assicurazione.
- È vietato il trasporto di animali e oggetti non resi solidali al veicolo, che possono uscire dall'ingombro del veicolo stesso.
- Il casco è obbligatorio.
- Viaggiare sempre con luci anabbaglianti accese.
- Modifiche al motore o altri organi che possano determinare un aumento di potenza e quindi di velocità, è punita dalla legge con severe sanzioni, tra le quali la confisca del mezzo.
- Per salvaguardare la tua vita e quella degli altri guidare con prudenza, indossare sempre il casco di sicurezza e tenere sempre le luci anabbaglianti accese.

ATTENZIONE:
Modifiche e manomissioni durante il periodo di garanzia, esimono il Costruttore da qualsiasi responsabilità e fanno decadere la garanzia stessa.

GUIDA ECOLOGICA

- Ogni veicolo con motore a scoppio produce più o meno rumore (inquinamento acustico) e più o meno inquinamento atmosferico, a seconda del tipo di guida adottato.
- L'abbattimento, per quanto più possibile, di queste condizioni è oggi un dovere per tutti, quindi evitare partenze a tutto gas, improvvise ed inutili accelerazioni ed improvvise ed altrettanto inutili frenate, limitando così la rumorosità, l'usura precoce dei pneumatici e delle parti meccaniche del veicolo e risparmiando notevolmente sui consumi di carburante.

GUIDA SICURA

- Rispettare il Codice Stradale
- Indossare sempre casco omologato ed allacciato
- Viaggiare sempre con luci anabbaglianti accese
- Mantenere sempre pulita la visiera protettiva
- Indossare indumenti senza estremità penzolanti
- Non viaggiare con in tasca oggetti acuminati o fragili
- Regolare correttamente gli specchietti retrovisori
- Guidare sempre seduti e con entrambe le mani sul manubrio ed i piedi sulle pedane
- Mai distrarsi o farsi distrarre durante la guida
- Non mangiare, bere, fumare, usare il cellulare, ecc... durante la guida
- Non ascoltare musica in "cuffia" durante la guida
- Non viaggiare mai appaiato ad altri veicoli
- Non trainare o farsi trainare da altri veicoli
- Mantenere sempre le distanze di sicurezza
- Non sostare seduti sul veicolo sul cavalletto
- Non partire con il veicolo sul cavalletto
- Non estrarre il cavalletto con il fronte/marcia del veicolo in discesa
- Impennate, serpentine, ondeggiamenti, sono pericolosissimi per Te, per gli altri e per il Tuo veicolo
- Su strada asciutta e senza ghiaia o sabbia, usare entrambi i freni, uno solo può causare slittamenti pericolosi ed incontrollabili
- In caso di frenata utilizzare entrambi i freni, ottenendo così un arresto del veicolo in spazi più brevi
- Su strada bagnata e nel fuoristrada, guidare con prudenza ed a velocità moderata: usare i freni con maggior sensibilità
- Non avviare il motore in ambienti chiusi.

CAP. 1 INFORMAZIONI GENERALI

Dati identificazione veicolo

Fornitura

Carico

Pneumatici

Bloccasterzo

Conoscenza del veicolo

Organi di comando

Dati tecnici

Schema elettrico

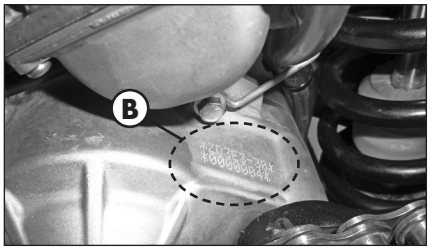
Dispositivi elettrici

Dispositivi Euro 3

DATI IDENTIFICAZIONE VEICOLO

IDENTIFICAZIONE TELAIO

I dati di identificazione **A** del telaio sono impressi sul canotto dello sterzo nel lato destro.



IDENTIFICAZIONE MOTORE

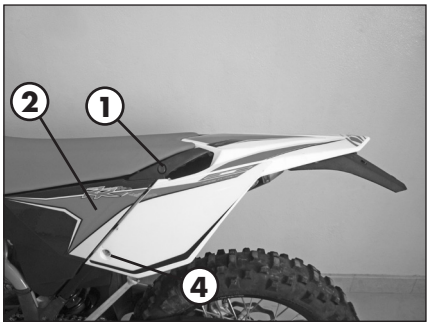
I dati di identificazione **B** del motore sono impressi nella zona indicata in figura.

ATTENZIONE:
L'alterazione dei numeri di identificazione è severamente punita ai sensi di legge.

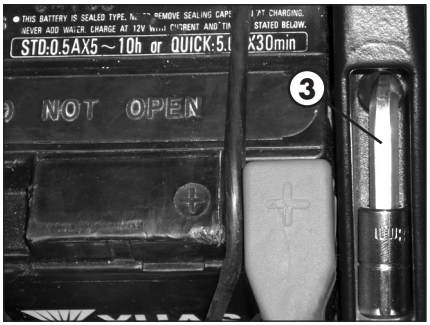
FORNITURA

- Il veicolo viene fornito pronto per l'uso, tuttavia si consiglia di effettuare alcuni semplici controlli prima di utilizzarlo su strada:
  - verificare la corretta pressione dei pneumatici
  - controllare il livello dell'olio motore
- Il corredo di serie comprende: il manuale d'uso e manutenzione e il set di attrezzi (vedi foto).

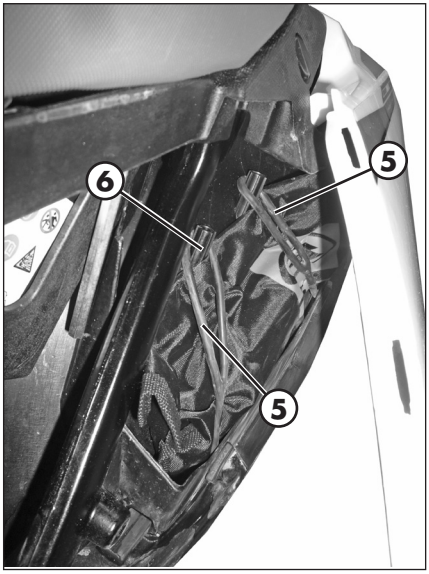
Per accedere alla borsa attrezzi levare la sella premendo il pulsante **1** e sfilarla tirandola verso il posteriore. Sfilare il fianchetto **2** tirandolo verso l'esterno e svincolarlo dalla bandellina sinistra del parafango.



Sfilare la chiave esagonale **3** e relativa chiave a bussola (8 mm) tramite cui è possibile svitare la vite **4**.



Tirare verso l'esterno la bandellina sinistra del parafango e sganciare i due elastici di ritegno **5**. Sfilare la borsa porta attrezzi **6**.



CARICO

- Non trasportare assolutamente oggetti voluminosi o troppo pesanti, che potrebbero pregiudicare la stabilità del veicolo.
- Non trasportare oggetti che sporgano dal veicolo o che coprano i dispositivi d'illuminazione e di segnalazione.

PNEUMATICI

- Far montare esclusivamente pneumatici autorizzati dalla BETAMOTOR. Pneumatici diversi possono condizionare negativamente il comportamento su strada della motocicletta.
- Per garantire la vostra incolumità, pneumatici danneggiati vanno sostituiti immediatamente.
- Pneumatici lisci condizionano negativamente il comportamento su strada del motociclo, soprattutto su carreggiata bagnata e in fuoristrada.
- Una pressione insufficiente comporta un'usura anomala ed il surriscaldamento del pneumatico.
- La ruota anteriore e quella posteriore devono essere munite di pneumatici dello stesso profilo.

pressione troppo bassa

pressione giusta

pressione troppo alta

PRESSIONE PNEUMATICI ENDURO
RR 250 - 300

PNEUMATICO	anteriore	posteriore
Fuori strada	1,0 bar	1,0 bar
Strada	1,5 bar	1,8 bar

Nota:
Il tipo, lo stato e la pressione dei pneumatici condizionano il comportamento su strada della motocicletta e vanno pertanto controllati prima di ogni viaggio.

- La misura dei pneumatici è indicata nei dati tecnici e nel libretto della moto.

- Lo stato dei pneumatici deve essere controllato prima di ogni viaggio. Controllare i pneumatici verificando che non presentino tagli, chiodi conficcati o altri oggetti appuntiti. Riguardo alla profondità minima del profilo rispettate le normative vigenti nel vostro paese. Noi raccomandiamo di cambiare i pneumatici al più tardi quando il profilo ha raggiunto una profondità di 2 mm.

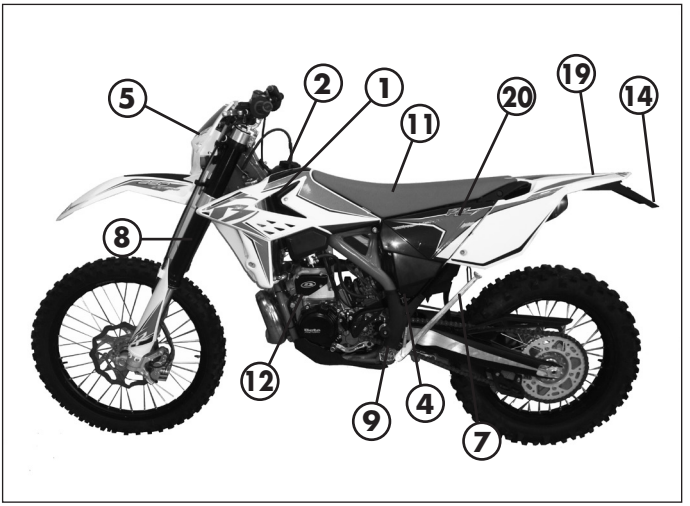
- La pressione d'aria dei pneumatici va controllata regolarmente a pneumatici "freddi". La corretta regolazione della pressione garantisce ottimale comfort di viaggio e massima durata del pneumatico.

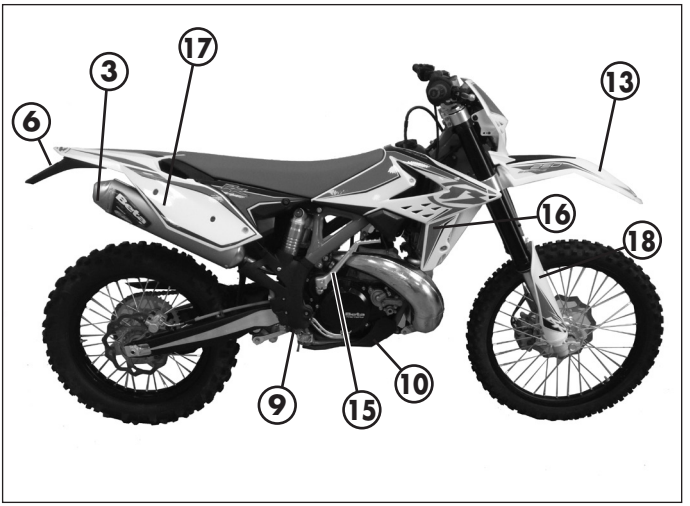
BLOCCASTERZO

Il veicolo viene fornito con una chiave e la relativa scorta da utilizzarsi per il bloccasterzo.

ATTENZIONE:
Non conservare la chiave di scorta all'interno del veicolo, ma in luogo sicuro ed a portata di mano. Consigliamo di registrare sul presente manuale (o altrove) il numero di codice impresso sulle chiavi. In caso di smarrimento di entrambe si potranno richiedere dei duplicati.

Per l'inserimento del bloccasterzo occorre sterzare il manubrio completamente a sinistra, introdurre la chiave, premere e ruotare completamente la chiave in senso antiorario e dopo rilasciarla.





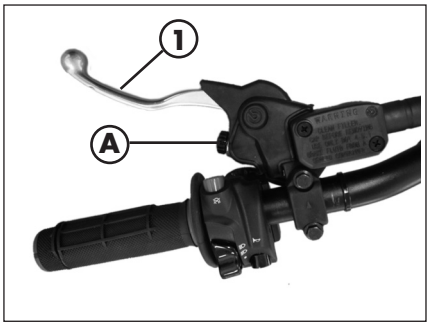
Elementi principali:

1 - Serbatoio carburante
2 - Tappo carburante
3 - Silenziatore
4 - Ammortizzatore post.
5 - Faro anteriore
6 - Fanale posteriore
7 - Cavalletto laterale
8 - Forcella
9 - Pedane pilota
10 - Paracolpi inferiore (Kit paracolpi)
11 - Sella
12 - Motore
13 - Parafango anteriore
14 - Portatarga
15 - Leva messa in moto
16 - Fiancata anteriore
17 - Fiancata posteriore
18 - Paracolpi steli
19 - Parafango posteriore
20 - Fianchetto copertura filtro aria

ORGANI DI COMANDO

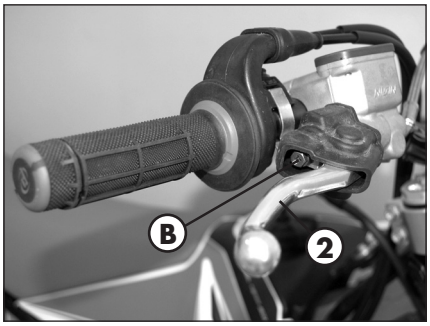
LEVA DELLA FRIZIONE

La leva frizione **1** è montata sul manubrio a sinistra. Con la vite di regolazione **A** può essere variata la posizione base (vedi Regolazioni).



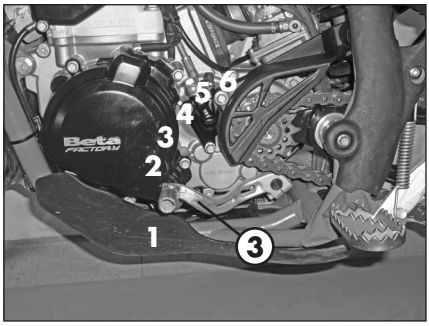
LEVA FRENO ANTERIORE

La leva del freno anteriore **2** è collocata sulla destra del manubrio ed aziona il freno della ruota anteriore. La posizione base può essere variata con la vite di registro **B** (vedi Regolazioni).



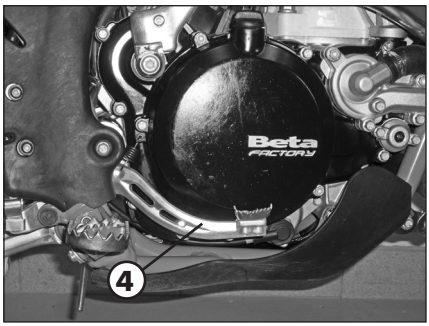
LEVA DEL CAMBIO

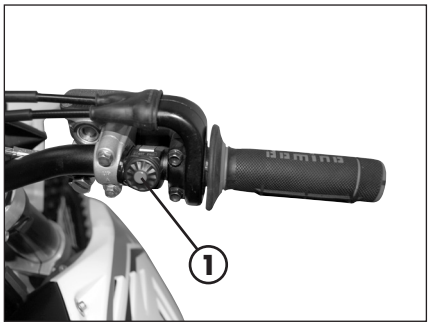
La leva del cambio **3** è montata sul motore a sinistra.
La posizione delle marce è indicata nell'illustrazione.
La posizione di folle si trova fra la **1a** e la **2a** marcia.



PEDALE FRENO

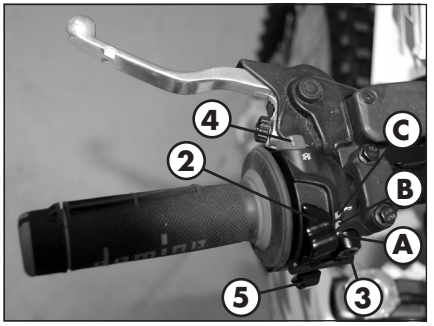
Il pedale del freno **4** è posizionato davanti il poggiapiede destro.
La posizione di base del pedale può essere regolata in funzione delle esigenze del pilota (vedere Regolazioni).





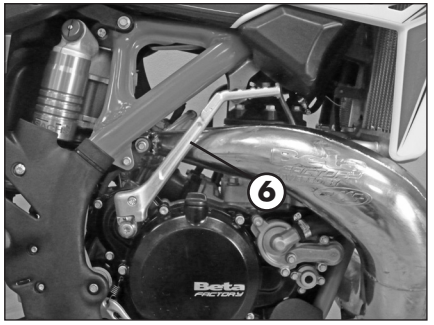
PULSANTE AVVIAMENTO MOTORE

Il pulsante **1** posto sul lato destro del manubrio, consente l'avviamento elettrico della moto; tenerlo premuto fino a che il motore non si accende.
Non premere il pulsante **1** con il motore acceso.



COMMUTATORE SX

Il commutatore **2** dell'illuminazione ha tre posizioni:
A = luce spenta
B = anabbaglianti accesi
C = abbaglianti accesi
Con il tasto **3** si mette in azione il clacson.
Tramite l'interruttore **4** viene arrestato il motore; è necessario tenerlo premuto fino a quando il motore non si spegne.

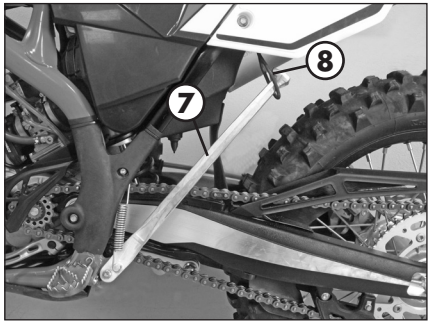


INTERRUTTORE INDICATORI DI DIREZIONE

Spostando la leva **5** a destra o a sinistra si attivano gli indicatori di direzione destri o sinistri (se presenti); la leva ritorna al centro; premere per disattivare gli indicatori di direzione.

PEDALE AVVIAMENTO

Il pedale di avviamento **6** è montato sul lato destro del motore.
La parte superiore è orientabile.



CAVALLETTO LATERALE

Con il piede premere in terra il cavalletto laterale **7** e caricarlo con il motociclo.
Fare attenzione che il suolo sia solido e la posizione stabile.
Se andate con il motociclo in fuoristrada, il cavalletto chiuso può essere ulteriormente fissato con un elastico in gomma **8**.

TACHIMETRO DIGITALE

SPECIFICHE GENERALI

SENSORE VELOCITA'/DISTANZA: Di tipo magnetico senza contatto
DIMENSIONI SCHERMO: 125mm x 41mm x 34mm
TEMPERATURA DI STOCCAGGIO: -20°C to 80°C (-4°F to 176°F)
BATTERIA: 3V CR2032
DURATA BATTERIA: Circa un anno
ALIMENTAZIONE ESTERNA: 12V DC

GENERALITA'

Retroilluminazione:
Il tachimetro/contachilometri digitale è dotato di retroilluminazione per consentire la lettura in condizioni di luminosità ambiente bassa o assente.
Usando l'alimentazione esterna a 12V (strumento connesso alla batteria del veicolo):
- La retroilluminazione è permanente quando è presente l'alimentazione a 12V.
- Dopo 20s di inattività la retroilluminazione si spengerà. Per riattivarla premere qualsiasi pulsante o far girare la ruota.

Usando solo la batteria interna:
- La retroilluminazione resterà accesa per 4 secondi, quindi si spengerà.
- Qualora fosse presente il simbolo LO, la retroilluminazione non si accenderà. Il simbolo LO appare quando il voltaggio della batteria è inferiore a 2,45V.

Pulsante di Reset:
Usando il pulsante di Reset, situato nella parte posteriore dello strumento, verranno cancellati tutti i dati di percorrenza, compresi data e ora.
Batteria interna:
Lo strumento alloggia una batteria interna da 3.0V del tipo da orologio (CR2032). Lo strumento può funzionare solo con questa batteria. Quando la batteria risulta scarica appare il simbolo LO.
Per sostituire la batteria, svitare l'apposito tappo situato nella parte posteriore dello strumento usando una moneta. Una volta sostituita la batteria, accertarsi che il lato positivo sia a vista.
SOSTITUIRE LA BATTERIA CON ALTRA DI TIPO CR2032

SETTAGGIO PARAMETRI

Generalità:
Settaggi consentiti:
- Km/h (chilometri orari) o M/h (Miglia orarie)
- Dimensioni ruota (circonferenza di rotolamento) [mm]
- Formato orario : 12 ore / 24 ore
- Data corrente
- Manutenzione

PER ENTRARE NELLA MODALITA' SETTAGGIO PARAMETRI TENERE PREMUTI I PULSANTI DESTRO E SINISTRO PER CIRCA 3s.
IL DISPLAY VISUALIZZERÀ LA SCRITTA "Unit" LAMPEGGIANTE.

La logica di funzionamento è strutturata nel seguente modo:
- Lo strumento entra in modalità SETUP visualizzando i parametri secondo la sequenza elencata precedentemente.
- Lo strumento visualizza il parametro da modificare con una scritta lampeggiante per alcuni secondi.
- Se si vuole modificare il parametro visualizzato in quel momento è sufficiente regolare i valori premendo i pulsanti destro e/o sinistro (secondo modalità elencate di seguito) altrimenti è necessario attendere alcuni secondi (circa 5 s) per passare al parametro successivo.
- Una volta modificato un parametro al valore desiderato, lo strumento si sposta automaticamente al settaggio successivo, non è necessario premere nessun pulsante di conferma.
- Qualora si entri nella modalità di setup soltanto per visualizzare le impostazioni configurate è sufficiente attendere senza premere nessun pulsante; lo strumento visualizzerà tutti i parametri settati e ritornerà automaticamente nella condizione di "Normal Mode".

SEQUENZA SETUP

Scelta unità di misura
Dimensione ruota
Formato orario
Data corrente
Manutenzione

Selezione dell'unità di misura (Km/h o M/h):
PER SELEZIONARE L'UNITÀ DI MISURA (Km/h o M/h), PREMERE IL PULSANTE DESTRO O SINISTRO.
ATTENDERE 5 SECONDI PER PASSARE AL SETTAGGIO SUCCESSIVO.
NON PREMERE NESSUN PULSANTE.

Selezione della dimensione della ruota (circonferenza di rotolamento):
Lo strumento ha programmate due misure di circonferenza di rotolamento della ruota anteriore: 2190mm (versione Enduro - cerchio da 21") o 1890mm (versione Motard – cerchio da 17").
PREMERE IL PULSANTE SINISTRO PER SELEZIONARE UNA DELLE DUE OPZIONI.
ATTENDERE 5 SECONDI PER PASSARE AL SETTAGGIO SUCCESSIVO. NON PREMERE NESSUN PULSANTE.

Selezionare il formato orario (12 o 24 ore):
Lo strumento è impostato di default nel formato 12h.
PER SELEZIONARE IL FORMATO 12h O 24h, PREMERE IL PULSANTE DESTRO O SINISTRO.
ATTENDERE 5 SECONDI PER PASSARE AL SETTAGGIO SUCCESSIVO. NON PREMERE NESSUN PULSANTE.

Settaggio Ora:
Si regola l'ora aumentando o diminuendo a passi di 1 minuto.
PREMERE IL PULSANTE SINISTRO PER DIMINUIRE L'ORARIO.
PREMERE IL PULSANTE DESTRO PER AUMENTARLO.
ATTENDERE 5 SECONDI PER PASSARE AL SETTAGGIO SUCCESSIVO. NON PREMERE NESSUN PULSANTE.

Selezione promemoria manutenzione
Lo strumento mostra il conto alla rovescia per gli interventi di manutenzione basato sul dato inserito dall'utente. Il dato si basa sui chilometri o le miglia percorse in funzione dell'unità di misura scelta dall'utente. Di fabbrica è impostato su "OFF".
PREMERE IL PULSANTE SINISTRO PER RIDURRE LA CIFRA. PREMERE IL PULSANTE DESTRO PER AUMENTARLA (valore max 10000).
ATTENDERE 5 SECONDI PER LASCIARE LA MODALITÀ DI SETUP.
NON PREMERE NESSUN PULSANTE.

SCHERMATE

Passaggio tra 3 modalità normali
Tutte le informazioni che lo strumento è in grado di fornire vengono visualizzate in una di queste 3 schermate.
Lo strumento resterà sulla schermata impostata finché verrà premuto un pulsante per passare ad un'altra schermata.
PER PASSARE DA UNA SCHERMATA AD UN' ALTRA, PREMERE BREVEMENTE O IL PULSANTE DESTRO O IL SINISTRO.
Schermata 1:
• Velocità • Distanza 1 (DST) • Ora
Schermata 2:
• Velocità • Distanza 2 (DST2) • Ora
Schermata 3:
• Velocità massima (MAX) • Velocità media (AVG)
• Tempo di percorrenza accumulato (ART) • Odometro (ODO)
*Nota: Le velocità massima e media vengono aggiornate automaticamente quando l'utente accede alla schermata 3.

CARATTERISTICHE

Generalità:
Lo strumento, nell'uso normale è in modalità "Normal".
Funzionalità disponibili:
• Sleep Mode
• Scelta tra 3 schermate "Normal"
• Azzeramento Distanza 1 (DST1)
• Azzeramento Distanza 2 (DST2)
• Azzeramento Velocità Massima/Media (MAX/AVG)
Sleep Mode:
Se lo strumento non riceve input per 5 minuti (o dal movimento della ruota o da un pulsante), questo entrerà in modalità "Sleep Mode". In modalità "Sleep Mode" sul display compare solo l'ora.
Per uscire dalla modalità "Sleep Mode" è sufficiente che lo strumento riceva un input o dal movimento del sensore o dalla pressione di un pulsante.

TACHIMETRO

Velocità
La velocità è visualizzata al centro delle schermate 1 o 2 e può andare da 0 a 399,9 km/h o M/h. L'unità di misura (km/h o M/h) appare accanto alla velocità rilevata.

Velocità Massima (Max) e Media (AVG)
Le velocità Massima (MAX) o Media (AVG) vengono mostrate nella schermata 3 alla sinistra del display. Lo strumento aggiorna automaticamente sia la velocità massima (MAX) che media (AVG). Per azzerare la velocità massima (MAX) e media (AVG) mantenere premuto il pulsante destro per 5 secondi.
Nota: per eseguire l'azzeramento bisogna essere nella schermata 3.

REGOLAZIONI MISURATORE DISTANZA PERCORSO

Descrizione
Il misuratore della distanza percorso mostra la distanza percorsa dall'ultimo azzeramento. Questo ha due differenti distanze caratteristiche.

Percorrenza (DST)
La percorrenza può andare da 0 a 9999.9 miglia o chilometri e compare nel lato destro della schermata1. Per azzerare la percorrenza, mantenere premuto il pulsante destro per 5 secondi.
Nota: per eseguire l'azzeramento bisogna essere nella schermata 1.

Percorrenza 2 (DST 2)
La percorrenza 2 può andare da 0 a 9999.9 miglia o chilometri e compare nel lato destro della schermata 2. Per azzerare la percorrenza, mantenere premuto il pulsante destro per 5 secondi.
Nota: per eseguire l'azzeramento bisogna essere nella schermata 2.

DATI TECNICI

Peso a secco RR 250 - 300 ..... 104 kg (anteriore 50 Kg; posteriore 54 Kg)

DIMENSIONI RR 250 - 300

lunghezza massima	2172 mm
larghezza massima	807 mm
altezza massima da terra	1270 mm
interasse	1482 mm
altezza sella	930 mm
luce a terra	320 mm
altezza pedane	407 mm

TELAIO..... acciaio al molibdeno con doppia culla sdoppiata sopra luce scarico

PNEUMATICI

pressione (bar) uso fuoristrada	anteriore 1,0 / posteriore 1,0
pressione (bar) uso strada	anteriore 1,5 / posteriore 1,8

DIMENSIONI RUOTE

copertura anteriore	90/90 - 21
copertura posteriore	140/80 - 18
cerchio anteriore	21x1,6 - 36 fori
cerchio posteriore	18x2,15 - 36 fori

CAPACITÀ
serbatoio carburante .....8 litri
di cui litri di riserva .....1,3 litri
circuito di raffreddamento .....1,3 litri
olio cambio..... 850 ml (10W - 40) - per dettagli vedere pag. 36

SOSPENSIONE ANTERIORE
Forcella idraulica a steli rovesciati (steli Ø48 mm) "SACHS"
molla ..... K 4,2
tipo olio..... FUCHS 1091 (SAE 2.5)
quantità olio (da bordo superiore senza molla e forcella compressa) .....110 mm
Escursione ruota .....290 mm

SOSPENSIONE POSTERIORE
Monoammortizzatore con leveraggio progressivo
molla ..... K 4,8
precarica..... 251 mm ±1,5 mm
corsa ammortizzatore.....135 mm
escursione ruota posteriore .....290 mm

FRENO ANTERIORE
Disco Ø 260 mm pinza flottante doppio pistoncino

FRENO POSTERIORE
Disco Ø 240 mm pinza flottante mono pistoncino

MOTORE

Tipo.....Monocilindrico a 2 tempi raffreddato a liquido e avviamento elettrico

Alesaggio x corsa RR 250 ..... 66,4 x 72 mm

Alesaggio x corsa RR 300 ..... 72 x 72 mm

Cilindrata (cm^3) RR 250..... 249 cm^3

Cilindrata (cm^3) RR 300..... 293,1 cm^3

Rapporto di compressione RR 250..... 12,8:1

Rapporto di compressione RR 300..... 12:1

Carburatore .....vedi tabella

	RR 250		RR 300	
Versione	Omolog.	Gara*	Omolog.	Gara*
Carburatore tipo	PWK 36S AG		PWK 36S AG	
Getto massimo	118	165	118	165
Getto minimo	35	35	38	38
Getto avviamento	50	85	50	85
Spillo	N84K	N0ZK	N84K	N2ZW
Posizione spillo (dall'alto)	3°+1/2	2°	4°	2°
Giri vite aria (da tutto chiuso)	1 + 3/4	1+1/4	2	1+1/4
Battuta	SI	NO	SI	NO

* - Tale modifica rende il veicolo non conforme al codice della strada vigente. L'uso deve essere limitato ai soli circuiti privati e chiusi alla circolazione.

Alimentazione..... a carburatore senza miscelatore

Raffreddamento..... a liquido, circolazione forzata del liquido con pompa

Candela..... NGK BR7 ES

Frizione .....dischi multipli in bagno d'olio

Cambio..... 6 marce ad innesti frontali

	RR 250	RR 300
Trasmissione primaria	28/70	28/70
Rapporto al cambio 1ª	12/31	12/31
Rapporto al cambio 2ª	15/28	15/28
Rapporto al cambio 3ª	19/28	19/28
Rapporto al cambio 4ª	20/24	20/24
Rapporto al cambio 5ª	27/27	27/27
Rapporto al cambio 6ª	28/24	28/24
Trasmissione secondaria	a catena	

Valvola di scarico..... ad azionamento centrifugo con molle di contrasto

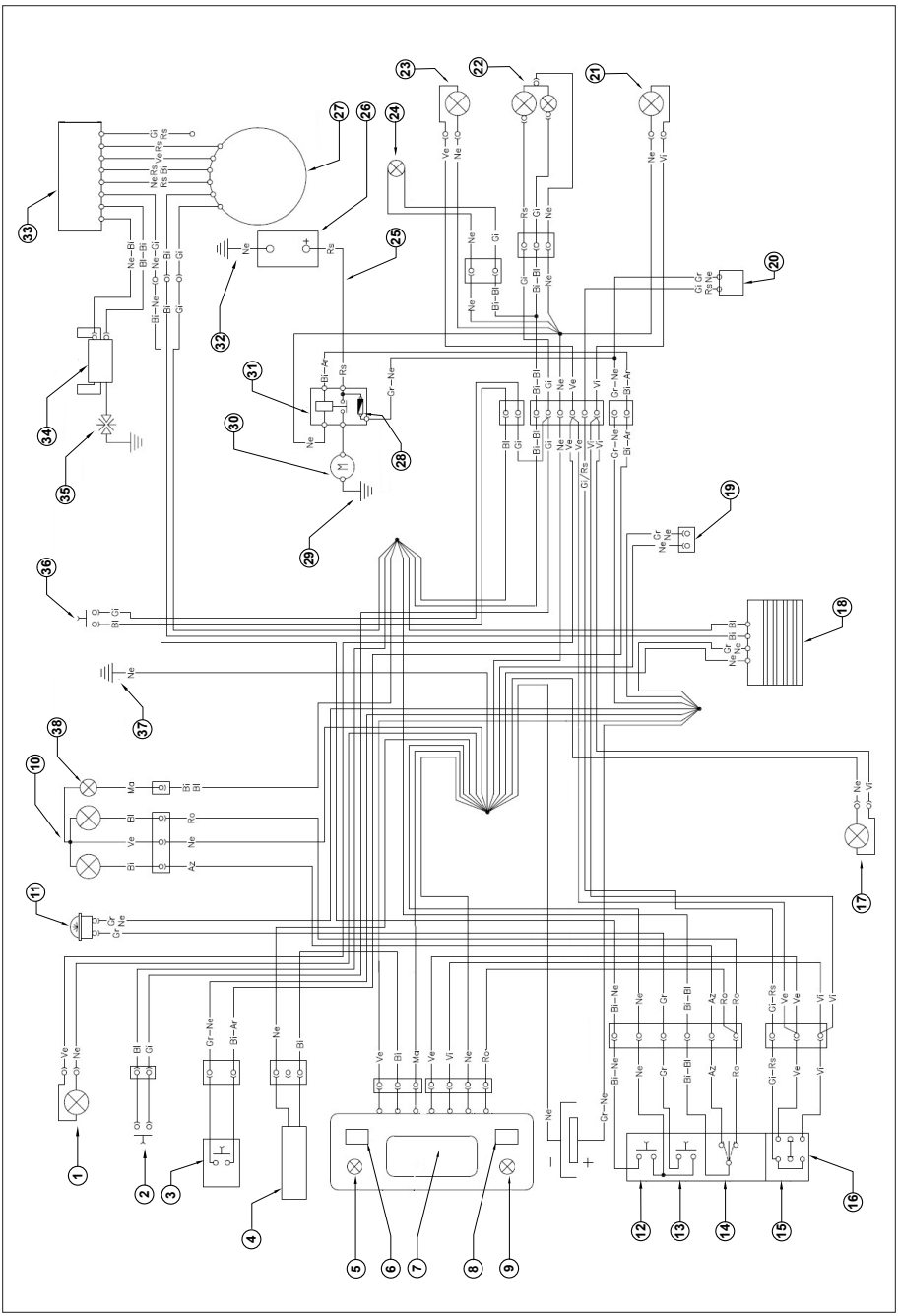
Pignone (omologazione) ..... Z 15
Pignone (uso gara) ..... Z 13

Corona (omologazione) 250 - 300 cm^3 ..... Z 45
Corona (uso gara) 250 - 300 cm^3 ..... Z 49

Accensione ..... DC-CDI senza ruttore con variazione anticipo digitale, tipo Kokusan

Avviamento ..... elettrico e Kick-starter

SCHEMA ELETTRICO RR 2T



LEGENDA SCHEMA ELETTRICO RR 2t

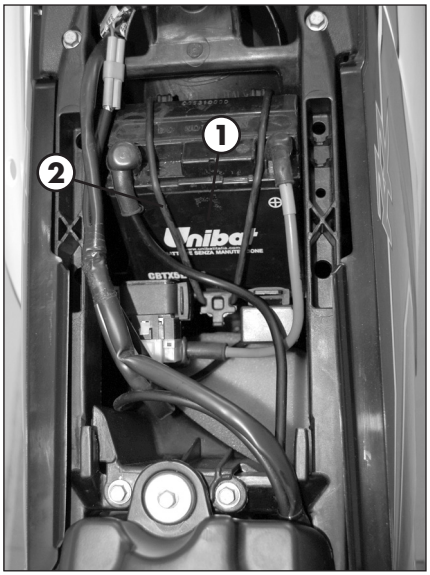
1) LAMPEGGIATORE ANTERIORE DESTRO CON LAMPADA 12V-10W
2) PULSANTE STOP ANTERIORE
3) PULSANTE AVVIAMENTO
4) SENSORE GIRI RUOTA
5) SPIA INDICATORI DI DIREZIONE
6) PULSANTE DESTRO
7) DISPLAY
8) PULSANTE SINISTRO
9) SPIA LUCI ABBAGLIANTI
10) PROIETTORE CON LAMPADA 12V-35/35W
11) CLACSON 12V
12) PULSANTE ARRESTO MOTORE
13) PULSANTE CLACSON
14) DEVIO LUCI
15) COMMUTATORE LAMPEGGIATORE
16) GRUPPO COMANDI SX
17) LAMPEGGIATORE ANTERIORE SINISTRO CON LAMPADA 12V-10W
18) REGOLATORE 12V
19) KIT ELETTROVENTOLA (OPZIONALE)
20) INTERMITTENZA
21) LAMPEGGIATORE POSTERIORE SINISTRO CON LAMPADA 12V-10W
22) FANALE POSTERIORE LED
23) LAMPEGGIATORE POSTERIORE DESTRO CON LAMPADA 12V-10W
24) LUCE TARGA
25) POSITIVO BATTERIA
26) BATTERIA 12V - 4Ah
27) GENERATORE
28) FUSIBILE 10A
29) CAVO MASSA AL TELAIO
30) MOTORINO D'AVVIAMENTO
31) RELE' D'AVVIAMENTO
32) NEGATIVO BATTERIA
33) CENTRALINA
34) BOBINA A.T.
35) CANDELA
36) PULSANTE STOP POSTERIORE
37) MASSA TELAIO
38) LUCE POSIZIONE 12V-5W

Legenda colori

Bi = Bianco
Ve = Verde
Ma = Marrone
Vi = Viola
Bl = Blu
Ne = Nero
Gi = Giallo
Rs = Rosso
Ar = Arancio
Az = Azzurro
Ro = Rosa
Gr = Grigio

DISPOSITIVI ELETTRICI

BATTERIA



La batteria **1** si trova sotto la sella e non richiede manutenzione.
Non è necessario controllare il livello dell'elettrolita o rabboccare con acqua.
Tenere puliti i poli della batteria e, se necessario, ingrassarli leggermente con vaselina tecnica.

Smontaggio batteria:
Rimuovere la sella e staccare dalla batteria prima il polo negativo e poi quello positivo.
Sganciare l'elastico **2**.
Togliere la batteria.
Al montaggio della batteria inserirla con i poli rivolti verso l'anteriore (vedi figura) e collegare il polo negativo per ultimo alla batteria.

ATTENZIONE:
Non far passare l'elastico **2** sullo spigolo della batteria per non danneggiare l'elastico stesso.

ATTENZIONE:
Se per qualunque motivo ci dovesse essere una fuoriuscita di elettrolita (acido solforico) dalla batteria, si raccomanda la massima precauzione. L'elettrolita può provocare gravi ustioni. Al contatto con la pelle sciacquare abbondantemente con acqua.
Se l'elettrolita entra negli occhi, sciacquare almeno per 15 minuti con acqua e consultare subito un medico.

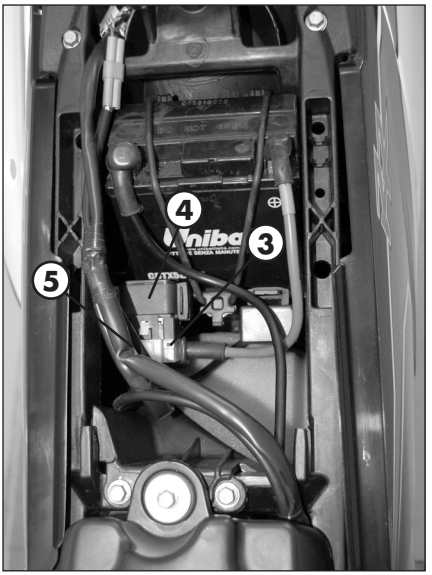
Benchè si tratti di una batteria chiusa è possibile che fuoriescano dei gas esplosivi. Tenere scintille o fiamme libere lontane dalla batteria.

Tenere batterie esaurite fuori dalla portata dei bambini e provvedere ad un regolare smaltimento.

Non rimuovere le protezioni.

Montare la batteria, rispettando le polarità.

INATTIVITA':
In caso di inattività del veicolo, rimuovere la batteria e caricarla, con carica batterie adeguato, ogni 15 gg. La batteria deve essere tenuta in ambiente asciutto, a temperatura 5-35°C e fuori dalla portata dei bambini.



FUSIBILE

Il fusibile **3** si trova nel relè d'avviamento **4** collocato sotto la sella e posizionato davanti alla batteria.
Per accedere al fusibile è necessario rimuovere la sella.

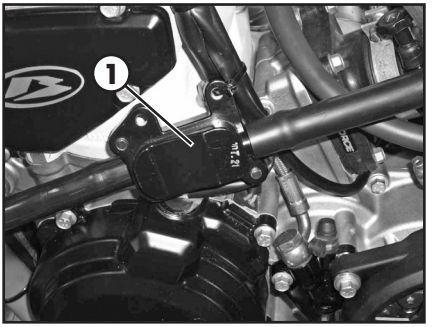
Il fusibile protegge le seguenti utenze:
•sistema d'avviamento elettrico
•clacson
•lampeggiatori
•strumentazione

Nel relè d'avviamento si trova anche un fusibile di scorta **5** (10 ampere).
Un fusibile bruciato deve essere sostituito esclusivamente con un altro equivalente.
Se anche il nuovo fusibile dovesse bruciarsi una volta montato, rivolgersi assolutamente ad un'officina specializzata BETAMOTOR.
Il fusibile ha una capacità di 10 Ampere.

ATTENZIONE:
Non montare in nessun caso un fusibile con maggiore potenza o tentare di "aggiustare" lo stesso fusibile.
Interventi non appropriati potrebbero causare il guasto dell'intero impianto elettrico.

DISPOSITIVI PER VERSIONE EURO 3

Gli ultimi modelli sono omologati **E3** e si differiscono dall'omologazioni precedenti per l'inserimento di due accorgimenti:



La valvola AIS

Si chiama AIS **1** ed è un sistema d'immissione d'aria che consente di completare la combustione di quella parte di idrocarburi incombusti,residuo del ciclo termodinamico.

I catalizzatori

I catalizzatori si trovano nella specifica espansione di scarico.
La loro funzione è di abbattere le sostanze nocive presenti nei gas di scarico e nello specifico il CO (monossido di carbonio), gli HC (idrocarburi incombusti) e gli Nox (ossidi di azoto).

CAP. 2 UTILIZZO DEL VEICOLO

Controlli prima di ogni messa in funzione
Lubrificanti
Rodaggio
Avviamento motore
Rifornimento carburante

CONTROLLI PRIMA DI OGNI MESSA IN FUNZIONE

Per poter usare la motocicletta è necessario che questa si trovi in uno stato tecnico perfetto. Nell'interesse della sicurezza di marcia sarebbe opportuno abituarsi a procedere ad una verifica generale della motocicletta prima di ogni messa in funzione. In questa occasione devono essere eseguiti i seguenti controlli:

1 CARBURANTE
Verificare la quantità di carburante nel serbatoio, sistemare senza pieghe il tubo flessibile di sfiato e chiudere il serbatoio con il tappo.

2 CATENA
Una catena con troppo gioco può uscire dal pignone o dalla corona. Se troppo tesa può rompersi o rovinare gli altri componenti della trasmissione secondaria. Anche una scarsa pulizia e lubrificazione può causare una precoce usura dei componenti.

3 PNEUMATICI
Controllo generale del battistrada. Pneumatici che presentano tagli o rigonfiamenti devono essere sostituiti. La profondità del profilo deve corrispondere alle norme di legge. Verificare anche la pressione d'aria. Pneumatici usurati e pressione non adeguata peggiorano il comportamento su strada.

4 FRENI
Verificare il buon funzionamento e controllare il livello del liquido freni. Se il livello del liquido freni scende al di sotto del valore minimo controllare lo stato di usura delle pastiglie freno o la presenza di eventuali perdite nell'impianto. Nel caso di perdite d'olio far controllare l'impianto frenante da un'officina specializzata BETAMOTOR.

5 COMANDI A CAVO FLESSIBILE
Controllare la regolazione e il funzionamento regolare di tutti i comandi a cavo flessibile.

6 LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO
Verificare il livello del liquido di raffreddamento a motore freddo.

7 IMPIANTO ELETTRICO
Controllare a motore acceso il funzionamento dei fari, della luce posteriore,della luce di arresto, dei lampeggiatori, delle spie di controllo e dell'avvisatore acustico.

8 RAGGI
Verificare il corretto tensionamento

9 BULLONERIA
Verificare completamente tutta la bulloneria

Nota:
Controllare la presenza dei documenti di identificazione del veicolo.
Nei giorni freddi è consigliabile prima della partenza, fare scaldare il motore facendolo funzionare al minimo per alcuni istanti. Ogni volta che il veicolo viene utilizzato in fuoristrada occorre lavarlo accuratamente, asciugarlo e quindi lubrificarlo.

LUBRIFICANTI

Per un migliore funzionamento ed una più lunga durata del mezzo si raccomanda di utilizzare preferibilmente i prodotti elencati in tabella:

TIPO DI PRODOTTO	SPECIFICHE TECNICHE
OLIO MISCELA	PANOLIN OFF ROAD 2T RACE 10W/50
OLIO CAMBIO E FRIZIONE	PANOLIN OFF ROAD 4T SYNTH 10W/40
OLIO FRENI	BRAKE FLUID DOT 4
OLIO ATTUATORE FRIZIONE	BRAKE FLUID DOT 5.1
OLIO FORCELLE	FUCHS 1091 (SAE 2,5)
GRASSO TIRANTERIA	PANOLIN SPECIAL GREASE NLGI 2
LIQUIDO RAFFREDDAMENTO	PANOLIN ANTI-FROST MT-325

Nota:
Per gli interventi di sostituzione si raccomanda di attenersi scrupolosamente alla tabella indicata.

RODAGGIO

Il rodaggio ha una durata di circa 15 ore di attività, durante questo periodo si consiglia di:

1 Per le prime 3 ore d'esercizio il motore deve essere sfruttato solo fino al 70% della sua potenza.
2 Nelle successive 2 ore d'esercizio il motore può essere sfruttato fino al 90% della sua potenza.
3 Utilizzare il veicolo dopo aver fatto scaldare bene il motore.
4 Evitare di viaggiare a velocità costante (variando la velocità i vari componenti si assesteranno uniformemente ed in minor tempo).

Queste procedure devono essere ripetute ogni volta che pistone, fasce elastiche, cilindro, albero motore o cuscinetti albero motore vengono sostituiti.

ATTENZIONE:
Dopo le prime 3 ore o 15 litri di miscela sostituire l'olio cambio.

- Utilizzare sempre benzina super senza piombo e specifico olio sintetico (miscela al 1,6%).
- Dopo la prima uscita fuoristrada provvedere a **controllare tutta la bulloneria**.

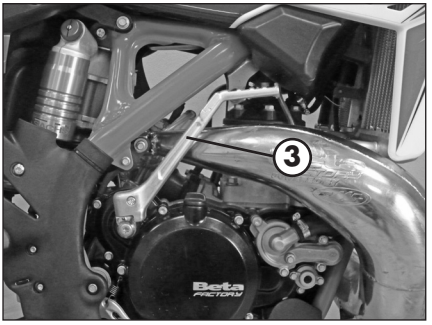
AVVIAMENTO MOTORE

AVVIAMENTO A MOTORE FREDDO

1 Aprire il rubinetto del carburante **1**.
2 Togliere la motocicletta dal cavalletto.
3 Mettere il cambio in folle.
4 Azionare lo starter **2** estraendolo fino all'arresto.
5 SENZA dare gas schiacciare energicamente il pedale avviamento **3** FINO IN FONDO oppure azionare il motorino di avviamento elettrico.
6 Dopo pochi secondi spingere lo starter **2** nella sua posizione iniziale.

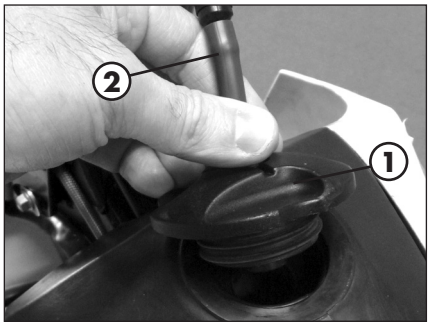
AVVIAMENTO A MOTORE CALDO

1 Aprire il rubinetto del carburante **1**.
2 Togliere la motocicletta dal cavalletto.
3 Mettere il cambio in folle.
4 SENZA dare gas schiacciare energicamente il pedale avviamento **3** FINO IN FONDO oppure azionare il motorino di avviamento elettrico.



RIMEDIO IN CASO DI MOTORE "INGOLFATO"

Nel caso di una caduta può succedere che più carburante del necessario giunga al motore. Azionare il pedale avviamento **3** 5 –10 volte oppure il pulsante di avviamento elettrico rispettivamente 2 volte per 5 secondi. Avviare quindi il motore come precedentemente descritto.



RIFORNIMENTO CARBURANTE

Utilizzare miscela di benzina super senza piombo e olio sintetico al 1,6% (per le specifiche olio vedere tabella a pag 31)

TAPPO SERBATOIO

Aprire: girare il tappo del serbatoio **1** in senso antiorario

Chiudere: appoggiare il tappo del serbatoio e avvitarlo in senso orario.

Sistemare il tubo di sfiato del serbatoio **2** evitando pieghe.

RUBINETTO CARBURANTE

OFF Il rubinetto carburante **3** è chiuso quando si trova sulla posizione OFF.

ON Quando si usa la moto girare la manopola in posizione ON.
In questa posizione il serbatoio si svuota fino alla riserva.

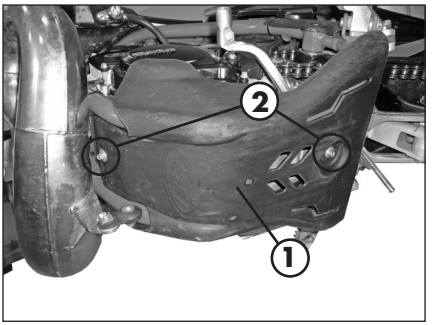
RES La riserva viene consumata soltanto quando si ruota la manopola sulla posizione RES. Non dimenticarsi di riportare la manopola sulla posizione ON dopo aver fatto il pieno.

Riserva del serbatoio .....1,3 litri

La capacità del serbatoio è di circa 8,0 litri di cui 1,3 di riserva.
Eventuali trabocchi di benzina sulla carrozzeria o su altre parti, devono essere prontamente asciugati.
Prima di effettuare il rifornimento benzina, spegnere il motore.
ATTENTION: La benzina è estremamente infiammabile. Evitare di far cadere la benzina dal serbatoio durante il rifornimento.
Non avvicinarsi al bocchettone del serbatoio con fiamme libere o sigarette accese: pericolo d'incendio.
Evitare anche di inalare vapori nocivi.
Il carburante si dilata in caso di riscaldamento. Quindi non riempite il serbatoio fino all'orlo superiore.

CAP. 3 CONTROLLI E MANUTENZIONE

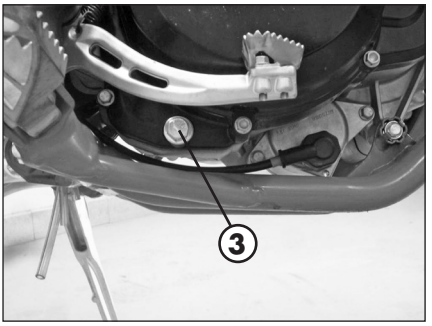
Sostituzione olio cambio/frizione
Controllo livello liquido freni e spurgo: anteriore e posteriore
Controllo pastiglie freno: anteriore e posteriore
Controllo livello olio della frizione idraulica e spurgo
Olio forcelle
Filtro aria
Candela
Carburatore
Liquido di raffreddamento
Manutenzione e usura della catena
Carica della batteria
Pulizia del veicolo e controlli
Manutenzione programmata
Lunga inattività del veicolo



SOSTITUZIONE OLIO CAMBIO/FRIZIONE

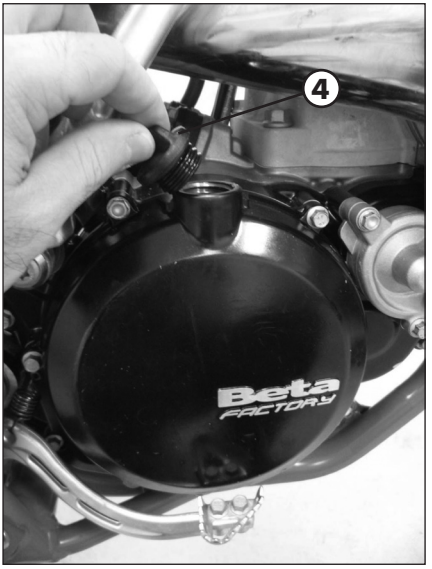
Per questa operazione è necessario rimuovere il paracolpi inferiore **1**, togliendo le due viti **2** come mostrato in figura.

Il cambio olio va eseguito con motore a temperatura d'esercizio.



Posteggiare la moto su fondo piano, togliere la vite di scarico **3** e far defluire l'olio in un recipiente.
Pulire accuratamente la vite e relativa sede, riposizionarla sul motore e serrare ad una coppia di 20 Nm.

Togliere la chiusura a vite **4** dal coperchio destro ed introdurre 850 ml olio cambio PANOLIN OFF ROAD 4T SYNTH 10W/40.

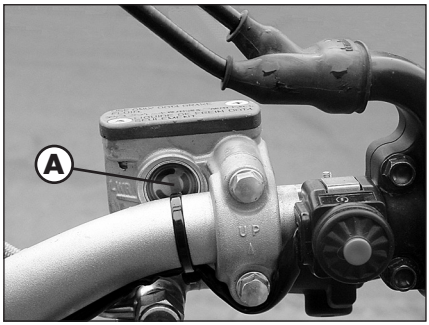


In condizione di alte temperature di esercizio e con intenso uso della frizione (sabbia e fango) si raccomanda di incrementare la quantità di olio frizione cambio fino a 1000 ml.
Riapplicare il paracolpi inferiore **1** e fissarlo mediante le due viti **2**. Serrare a 10Nm.

ATTENZIONE:
L'olio esausto contiene sostanze pericolose e nocive all'ambiente. Per la sua sostituzione è necessario essere attrezzati per lo smaltimento, nel rispetto delle norme di leggi vigenti.

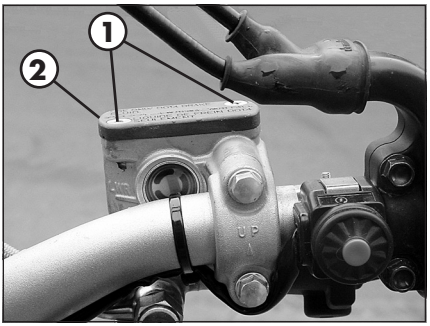
CONTROLLO LIVELLO LIQUIDO FRENO ANTERIORE

Controllare attraverso la spia livello **A**, la presenza del liquido freni. Il livello minimo del liquido non deve mai essere inferiore al riferimento ricavato nella spia.



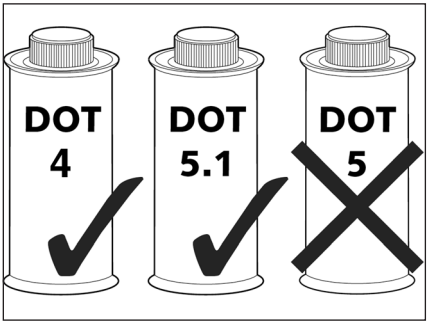
RABBOCCO LIQUIDO FRENO ANTERIORE

Per ripristinare il livello procedere al rabbocco svitando le due viti **1**, sollevando il tappo **2** e inserendo il liquido freni (BARDAHL BRAKE FLUID DOT 4) fino a 5 mm sotto il bordo superiore del serbatoio.



ATTENZIONE:
Raccomandiamo di continuare ad usare liquido per freni DOT 4. Qualora non si dovesse disporre di questo liquido, usare DOT 5.1. Non utilizzare in nessun caso liquido per freni DOT 5. Si tratta di un liquido a base di olio di silicone ed è color porpora. Esso richiede l'impiego di guarnizioni e tubi speciali.

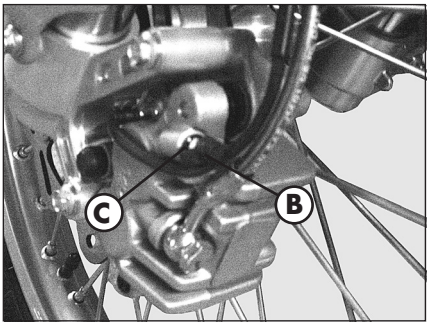
ATTENZIONE:
Il liquido freni è altamente corrosivo, non far cadere alcuna goccia sulle parti verniciate del veicolo.

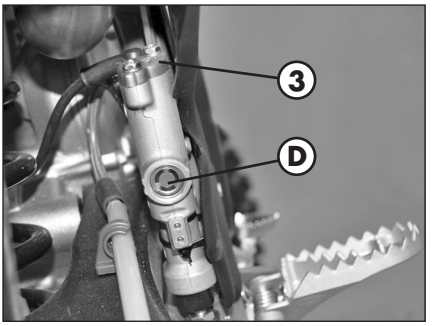


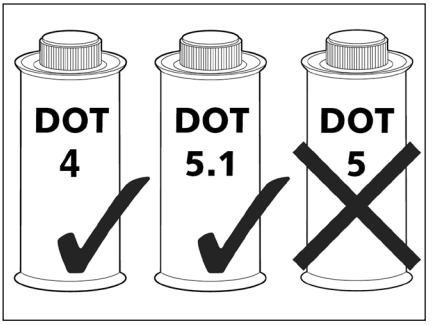
SPURGO FRENO ANTERIORE

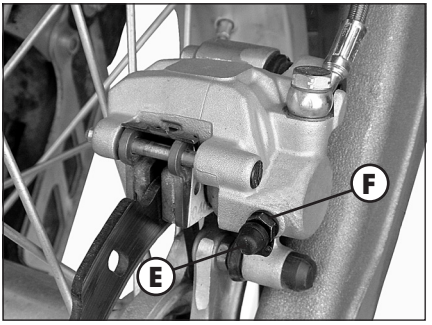
Per lo spurgo aria dal circuito frenante anteriore procedere come segue:
- Togliere il cappuccio di gomma **B** dalla valvola **C**.
- Aprire il tappo vaschetta olio.
- Inserire un'estremità di un tubicino trasparente nella valvola **C**, e l'altra all'interno di un contenitore.
- Pompare 2/3 volte e rimanere con la leva premuta.
- Svitare la valvola facendo fuoriuscire l'olio dal tubicino.
- Se sono visibili, attraverso il tubo, bolle d'aria, ripetere le operazioni precedenti fino a quando non si ha una fuoriuscita continua di olio.
- Richiudere la valvola e rilasciare la leva.

NOTA:
Durante questa operazione è importante rabboccare continuamente la vaschetta per compensare la fuoriuscita di olio.
- Estrarre il tubicino.
- Rimettere il cappuccio in gomma.









CONTROLLO LIVELLO LIQUIDO FRENO POSTERIORE

Controllare attraverso la spia livello **D**, la presenza del liquido freni. Il livello minimo del liquido non deve mai essere inferiore al riferimento ricavato nella spia.

RABBOCCO LIQUIDO FRENO POSTERIORE

Per ripristinare il livello procedere al rabbocco: rimuovere il tappo **3** e inserire il liquido freni (BARDAHL BRAKE FLUID DOT 4) fino al riferimento sulla spia **D**.

ATTENZIONE:
Raccomandiamo di continuare ad usare liquido per freni DOT 4. Qualora non si dovesse disporre di questo liquido, usare DOT 5.1. Non utilizzare in nessun caso liquido per freni DOT 5. Si tratta di un liquido a base di olio di silicone ed è color porpora. Esso richiede l'impiego di guarnizioni e tubi speciali.

ATTENZIONE:
Il liquido freni è altamente corrosivo, quindi attenzione a non far cadere alcuna goccia sulle parti verniciate del veicolo.

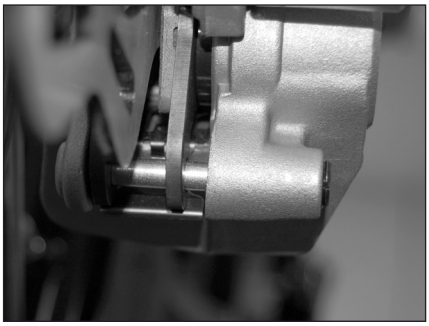
SPURGO FRENO POSTERIORE

Per lo spurgo aria dal circuito del freno posteriore procedere come segue:
- Togliere il cappuccio di gomma **E** dalla valvola **F**.
- Aprire il tappo vaschetta olio.
- Inserire un'estremità di un tubicino trasparente nella valvola **F**, e l'altra all'interno di un contenitore.
- Pompare 2/3 volte e rimanere con il pedale premuto.
- Svitare la valvola facendo fuoriuscire l'olio dal tubicino.
- Se sono visibili, attraverso il tubo, bolle d'aria, ripetere le operazioni precedenti fino a quando non si ha una fuoriuscita continua di olio.
- Richiudere la valvola e rilasciare il pedale.

NOTA:
Durante questa operazione è importante rabboccare continuamente la vaschetta per compensare la fuoriuscita di olio.
- Estrarre il tubicino.
- Rimettere il cappuccio in gomma.

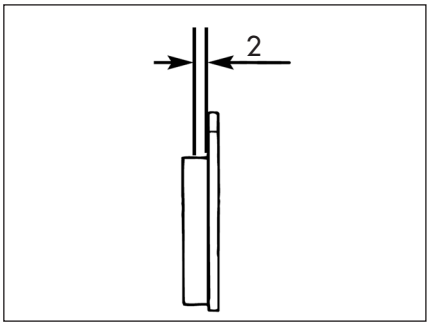
CONTROLLO PASTIGLIE FRENO ANTERIORE

Per verificare lo stato di usura del freno anteriore è sufficiente visionare la pinza dal basso, dove è possibile intravedere le estremità delle due pastiglie che dovranno presentare uno spessore di almeno 2 mm di ferodo. Nel caso lo strato fosse inferiore procedere immediatamente alla loro sostituzione.



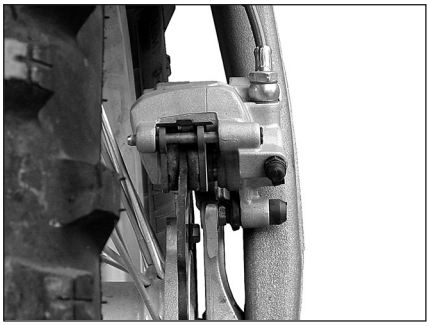
Nota:
Effettuare il controllo attenendosi ai tempi indicati in tabella a pag. 55.

ATTENZIONE:
La sostituzione tardiva delle pastiglie può comportare una notevole diminuzione dell'effetto frenante ed il deterioramento del disco freno.



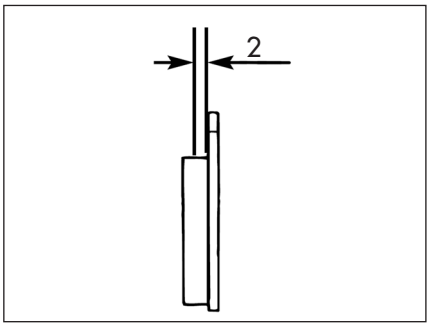
CONTROLLO PASTIGLIE FRENO POSTERIORE

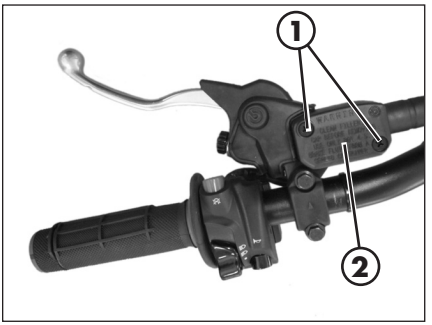
Per verificare lo stato di usura del freno posteriore è sufficiente visionare la pinza dal lato posteriore, dove è possibile intravedere le estremità delle due pastiglie che dovranno presentare uno spessore di almeno 2 mm di ferodo. Nel caso lo strato fosse inferiore procedere immediatamente alla loro sostituzione.

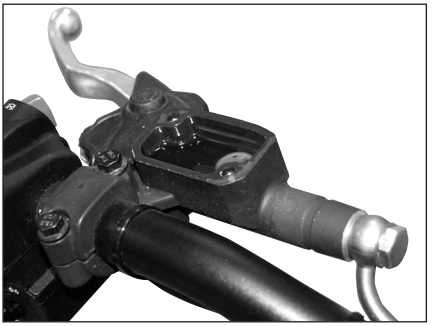


Nota:
Effettuare il controllo attenendosi ai tempi indicati in tabella a pag. 55.

ATTENZIONE:
La sostituzione tardiva delle pastiglie può comportare una notevole diminuzione dell'effetto frenante ed il deterioramento del disco freno.

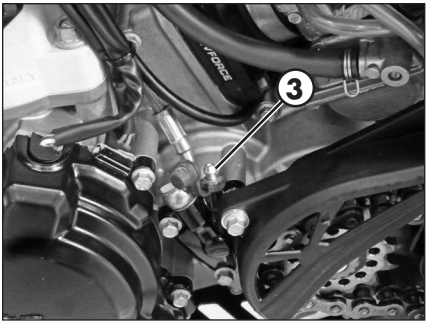


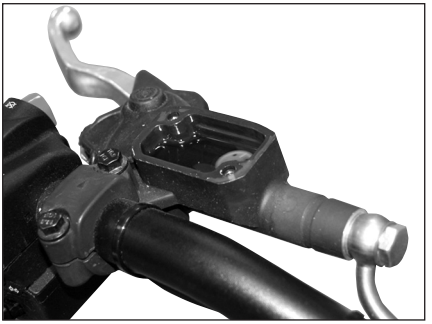




CONTROLLO LIVELLO OLIO FRIZIONE IDRAULICA

Per il controllo del livello olio della pompa frizione è necessario rimuovere il coperchio **2**.
Rimuovere le due viti **1** e togliere il coperchio **2** unitamente al soffietto di gomma.
Con la pompa frizione in posizione orizzontale il livello dell'olio dovrebbe trovarsi 5 mm sotto il bordo superiore.
All'occorrenza rabboccare con olio idraulico (BARDAHL BRAKE FLUID DOT 5.1), disponibile presso il vostro concessionario BETAMOTOR.





SPURGO FRIZIONE IDRAULICA

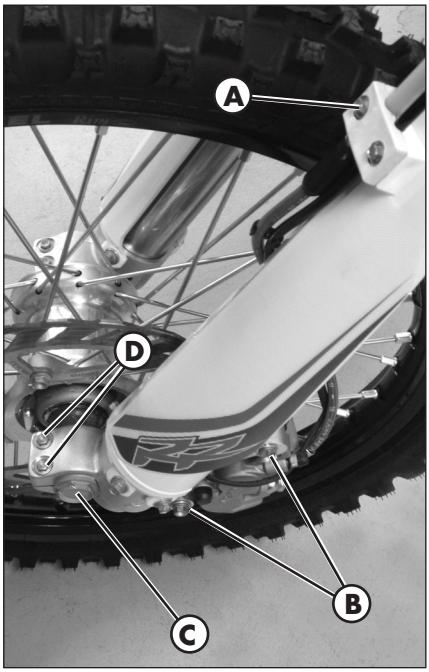
Per lo spurgo aria dal circuito frizione procedere come segue:
- Aprire il tappo vaschetta olio.
- Inserire un'estremità di un tubicino trasparente nella valvola **3**, e l'altra all'interno di un contenitore.
- Pompare 2/3 volte e rimanere con la leva premuta.
- Svitare la valvola facendo fuoriuscire l'olio dal tubicino.
- Se sono visibili, attraverso il tubo, bolle d'aria, ripetere le operazioni precedenti fino a quando non si ha una fuoriuscita continua di olio.
- Richiudere la valvola e rilasciare la leva.

NOTA:
La pompa è adatta allo spurgo in depressione. Durante questa operazione è importante rabboccare continuamente la vaschetta per compensare la fuoriuscita di olio.
- Estrarre il tubicino.

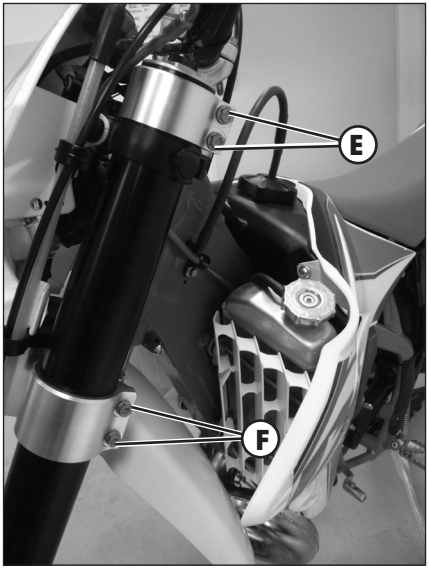
OLIO FORCELLE

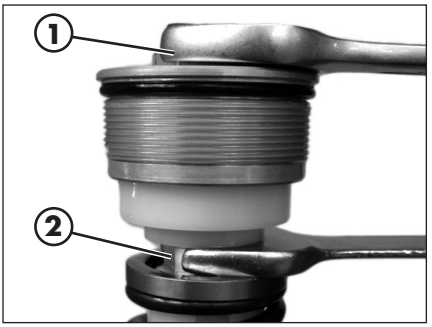
Stelo destro/sinistro
La descrizione relativa alla sostituzione dell'olio delle forcelle riveste un carattere puramente informativo. Infatti è consigliabile rivolgersi ad un'officina autorizzata BETAMOTOR per effettuare questa operazione. Per la sostituzione procedere nel modo seguente:

- Appoggiare la moto su un cavalletto centrale sollevarla assicurandosi che sia stabile.
- Smontare il cavallotto passacavi **A**
- Smontare le viti **B** che fissano la pinza freno alla gamba sinistra e rimuovere la pinza freno.
- Smontare il tappo **C**, allentare le viti **D**, sfilare il perno ruota e rimuovere la ruota anteriore.

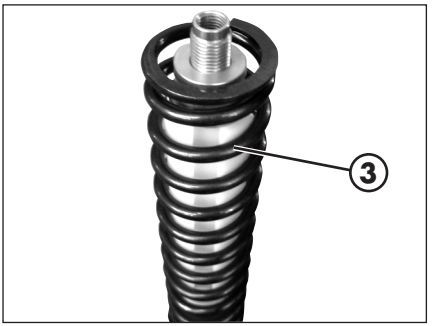


- Allentare le viti **E** ed **F** che bloccano le gambe della forcella alle piastre e sfilare le gambe forcella.
- Disporre le gambe in verticale con il tappo **1** rivolto verso l'alto. Allentare il tappo superiore **1**.

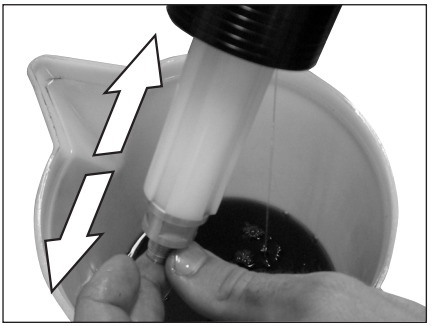




• Allentare il controdado **2** e rimuovere il tappo **1**.

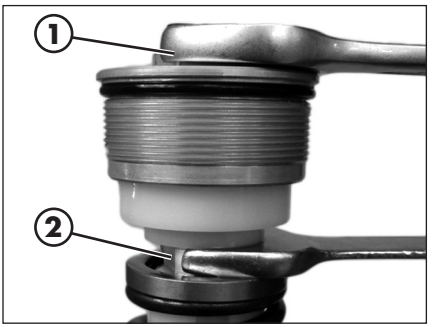


• Estrarre la molla **3** e capovolgere il tubo facendo uscire l'olio.



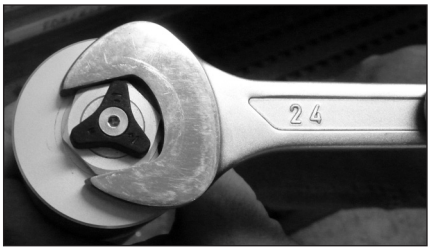
• Muovere il pompante e scolare l'olio restante.

Completato lo scolo dell'olio, introdurre il quantitativo di olio nuovo descritto al cap. 1 pag. 22.

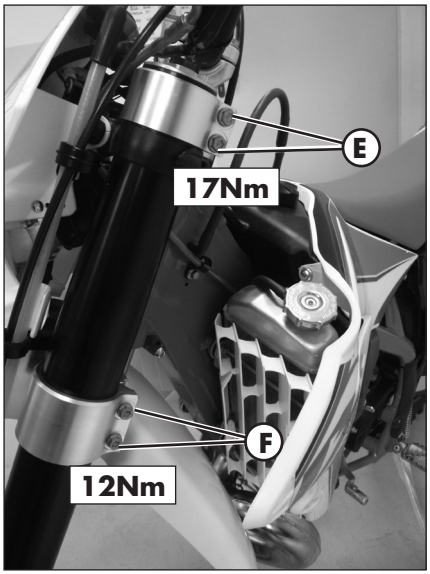


• Spurgare il pompante dall'aria facendolo salire e scendere fino al completo caricamento.
Introdurre la molla ed avvitare il tappo **1** fino al completo inserimento sull'asta pompante. Bloccare il tappo all'asta pompante mediante il controdado **2**.

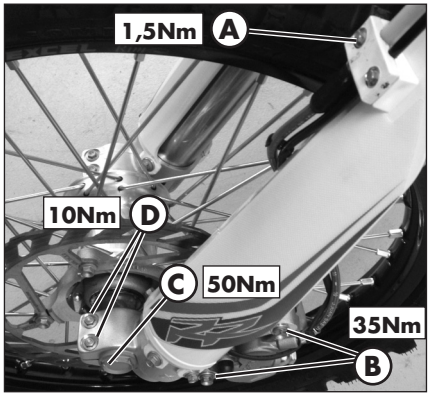
- Avvitare il tappo alla gamba completamente estesa.

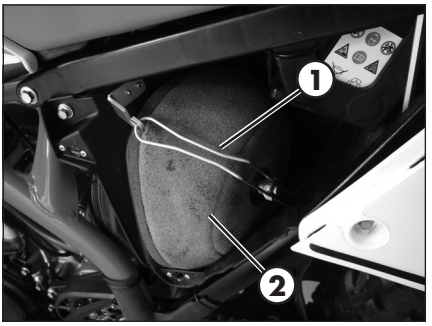


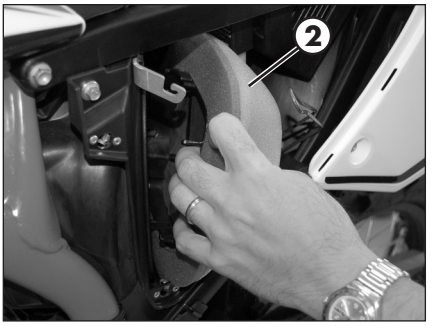
- Inserire le gambe nelle piastre e, una volta posizionata la gamba allo sfilamento desiderato, procedere al serraggio delle viti **E** a 17Nm e **F** a 12Nm previo ingrassaggio delle viti stesse.



- Applicare la ruota completa di distanziali, il perno e il tappo **C** che andrà serrato a 50Nm. Serrare le viti **D** a 10Nm. Applicare la pinza freno e sulle viti **B** applicare frenafiletti media intensità. Serrare a 35Nm
  Applicare il cavallotto passacavo e serrare le viti **A** a 1,5Nm







FILTRO ARIA

Un filtro aria sporco compromette il passaggio dell'aria, riduce la potenza del motore ed aumenta il consumo di carburante. Per questi motivi la manutenzione del filtro aria va eseguita regolarmente.

Per accedere al filtro è necessario:
- Sganciare il fianchetto di copertura filtro tirandolo verso l'esterno
- Sganciare la staffa di fissaggio filtro **1**
- Estrarre il filtro aria **2**
- Lavare con cura il filtro con acqua e sapone.
- Asciugarlo
- Bagnarlo con olio per filtri, eliminandone poi l'eccedenza in modo che non goccioli

ATTENZIONE:
Non pulire il filtro con benzina o petrolio. Non mettere mai in funzione la moto senza filtro aria. L'infiltrazione di polvere e sporco può causare danni ed un'elevata usura.

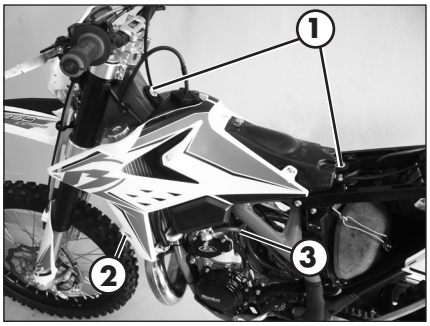
- Se necessario pulire anche l'interno della scatola filtro
- Procedere al rimontaggio prestando attenzione all'esatta chiusura ermetica della guarnizione in gomma
- Riagganciare la staffa di fissaggio filtro **1**
- Riapplicare il fianchetto di copertura

ATTENZIONE:
Dopo ogni intervento controllare che all'interno della scatola del filtro non ci sia rimasto nessun oggetto.

Verificare la pulizia del filtro ogni volta che il mezzo viene utilizzato in fuoristrada.

CANDELA

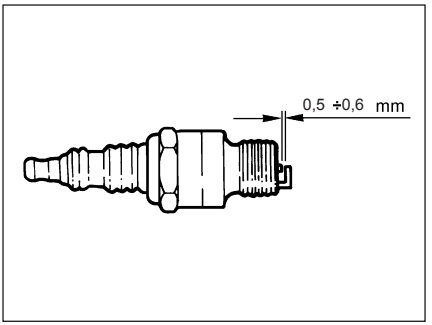
Per accedere alla candela è necessario smontare sella e serbatoio benzina.
Per smontare il serbatoio è necessario rimuovere la sella, svitare completamente le due viti **1** di fissaggio del serbatoio al telaio e la vite **2** (una per lato) di fissaggio del fianchetto al radiatore. Scollegare il tubo benzina **3** dal rubinetto che dovrà essere posizionato su OFF.



Sollevare il serbatoio completo di fianchetti.

ATTENZIONE:
Non eseguire il controllo a motore caldo

Mantenere la candela in buono stato contribuisce alla diminuzione dei consumi e all'ottimale funzionamento del motore.



Per effettuare il controllo è sufficiente sfilare il cappuccio candela e svitare la candela, utilizzando la chiave in dotazione.
Pulire accuratamente gli elettrodi utilizzando uno spazzolino metallico. Soffiare la candela con aria compressa per evitare che eventuali residui possano entrare nel motore.

Esaminare con uno spessimetro la distanza fra gli elettrodi che dovrà essere di 0,5 - 0,6 mm, nel caso non corrisponda a questo valore è possibile correggerla piegando l'elettrodo di massa.

La candela può presentarsi:
di colore nero → carburazione "grassa"
di colore nocciola → carburazione corretta
di colore bianco → carburazione "magra"

Verificare inoltre che non presenti screpolature sull'isolante o elettrodi corrosi, in questi casi procedere all'immediata sostituzione.

Lubrificare la filettatura della candela e (a motore freddo) avvitarla a mano fino a battuta, quindi bloccarla con la chiave.

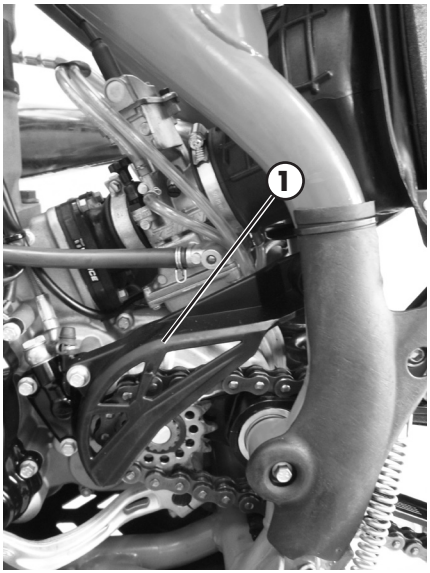
Nota:
- Si raccomanda di utilizzare sempre candele NGK BR7 ES.

CARBURATORE

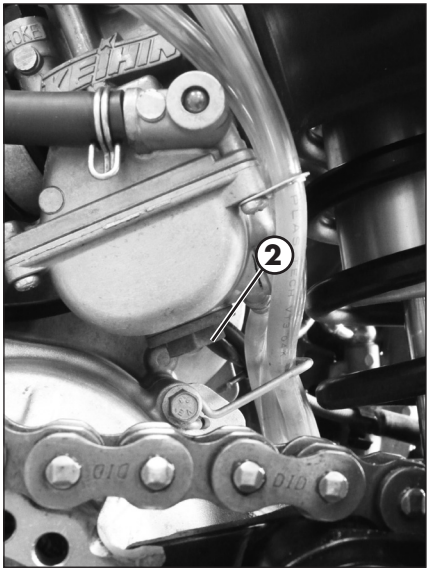
La valvola gas, lo spillo conico ed il getto a spillo sono soggetti ad usura elevata a causa della vibrazione del motore.
Di conseguenza possono manifestarsi malfunzionamenti.

SVUOTAMENTO VASCHETTA CARBURATORE

Se si rendesse necessario lo svuotamento della vaschetta del carburatore, procedere come descritto. Eseguire questo lavoro a motore freddo. Rimuovere la protezione catena **1**, chiudere il rubinetto serbatoio e posizionare un panno sotto il carburatore in modo da poter raccogliere il carburante che fuoriesce. Aprire la vite di scarico **2** per scaricare il carburante. Richiudere la vite di scarico.
Riapplicare la protezione catena e serrare le viti a 10Nm.

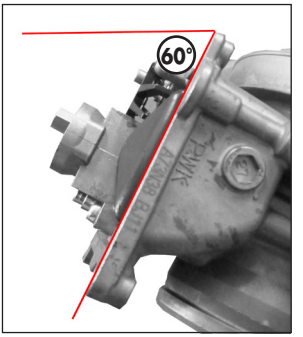


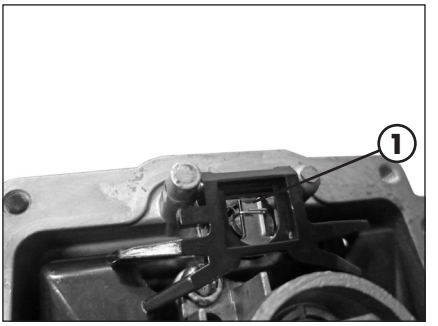
ATTENZIONE:
Il carburante è facilmente infiammabile e tossico. Maneggiare quindi il carburante con tutte le precauzioni del caso. Mai eseguire lavori all'impianto del carburante vicino a fonti di calore e fiamme libere. Far sempre raffreddare prima il motore. Con uno straccio pulire eventuali eccedenze. Anche materiali impregnati di carburante sono facilmente infiammabili. In caso di ingestione o contatto con parti sensibili del corpo consultare subito un medico. Provvedere ad uno smaltimento regolare.

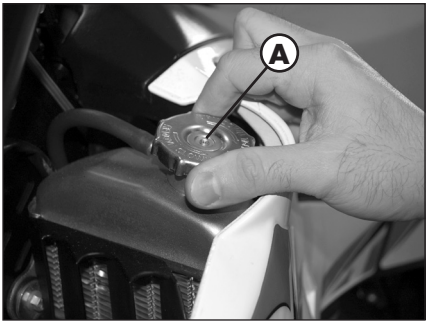


CONTROLLO LIVELLO GALLEGGIANTE

A questo scopo smontare il carburatore e togliere la vaschetta. Tener inclinato il carburatore di circa 60° in modo che il galleggiante si appoggi alla valvola a spillo ma non la schiacci.
In questa posizione lo spigolo del galleggiante dovrebbe essere parallelo alla superficie di tenuta della vaschetta del carburatore (vedi illustrazione).
Se l'altezza del galleggiante non corrisponde al valore nominale, controllare la valvola a spillo del galleggiante e se necessario sostituirla.
Se la valvola a spillo del galleggiante è in ordine, l'altezza del galleggiante può essere regolata piegando la leva del galleggiante **1**.
Montare la vaschetta del carburatore, montare il carburatore e verificare il regime di minimo.







LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

Il controllo del livello deve essere effettuato a motore freddo nel modo seguente:

- Svitare il tappo **A** e controllare visivamente il livello del liquido. A motore freddo, il liquido deve coprire per circa 10 mm le lamelle del radiatore.
- Nel caso in cui il livello non copra le lamelle del radiatore procedere ad aggiungere liquido (vedi tabella pag. 31).

La capacità del circuito è riportata nella tabella di pag. 22.

ATTENZIONE:
Mai svitare il tappo di carico del radiatore a motore caldo onde evitare scottature.

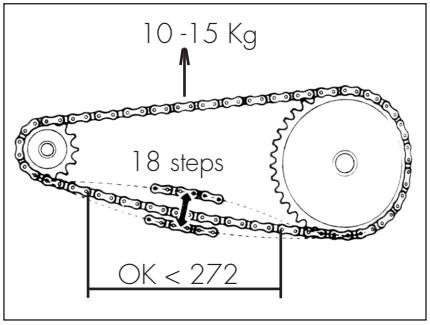
MANUTENZIONE DELLA CATENA

La durata della catena dipende soprattutto dalla manutenzione. Catene senza X-ring vanno regolarmente pulite in petrolio e poi immerse in olio per catene caldo o trattate con spray per catena.
La manutenzione della catena con X-ring è ridotta al minimo. Il miglior modo per pulirla è l'uso di abbondante acqua. Mai usare spazzole o solventi per pulire la catena. Quando la catena è asciugata, si può utilizzare uno spray per catene specialmente adatto per catene con X-ring.

Fare in modo che il lubrificante non raggiunga in nessun caso nè il pneumatico posteriore nè il disco del freno, altrimenti l'aderenza al suolo del pneumatico e l'azione del freno posteriore si ridurrebbero notevolmente e si potrebbe facilmente perdere il controllo della motocicletta.

USURA DELLA CATENA

Per controllare lo stato di usura della catena seguire attentamente le seguenti istruzioni:
Mettere il cambio in folle, tirare il ramo superiore della catena verso l'alto con una forza di 10 - 15 chilogrammi (vedere la figura). A questo punto misurare la distanza di 18 passi sul ramo inferiore della catena. Se la quota rilevata è ≥ 272 mm sostituire la catena. Le catene non si usurano sempre in modo uniforme, per questo motivo ripetere la misurazione in diversi punti della catena.



Quando viene montata una catena nuova, si raccomanda di sostituire anche il pignone e la corona. Catena nuove si usurano più velocemente su pignoni vecchi e usurati. In caso di sostituzione, regolare il tensionamento come riportato a pag. 64.

CARICA DELLA BATTERIA

Smontare la batteria e determinare lo stato di carica. Verificare con tester a circuito aperto (dopo 10-12 ore l'attivazione) che la tensione sia maggiore di 12,6 V, se inferiore consigliamo la ricarica.
Ricaricare la batteria seguendo, in base all'apparecchio che avete a disposizione, una delle due procedure riportate di seguito:
•tensione costante di 14,4÷15 V per ~12 ore, quindi verificare la tensione a distanza di 10÷12 ore dalla fine della ricarica, come descritto sopra.
•corrente costante: caricare la batteria a 0,5/0,8 A fino a che la tensione fra i poli non si stabilizza a ~14,5 V.

ATTENZIONE:
Batteria ermetica, per la carica non rimuovere il tappo di chiusura ermetico e non aggiungere nessun liquido.

ATTENZIONE:
Per la carica collegare prima la batteria al carica-batterie, poi accendere il carica-batterie.
Alla carica in locali chiusi provvedere ad una buona aerazione. Durante la carica la batteria produce gas esplosivi.

PULIZIA DEL VEICOLO E CONTROLLI

Per ammorbidire lo sporco e il fango depositato sulle superfici verniciate usare un getto di acqua. Una volta ammorbiditi, fango e sporcizia sono asportabili con una spugna soffice per carrozzeria imbevuta di molta acqua e "shampoo" (2-4% di shampoo in acqua). Successivamente sciacquare abbondantemente con acqua, ed asciugare con soffio di aria e panno o pelle scamosciata. Per l'esterno del motore servirsi di petrolio, pennello e stracci puliti. Il petrolio è dannoso per la vernice.
Si ricorda che l'eventuale lucidatura con cere siliconiche deve essere sempre preceduta dal lavaggio.

Importante:
Durante le operazioni di pulizia con idropulitrice, evitare di indirizzare il getto dell'acqua verso lo strumento digitale.

I detersivi inquinano le acque. Pertanto il lavaggio del veicolo va effettuato in zone attrezzate per la raccolta e la depurazione dei liquidi impiegati per il lavaggio stesso.

Il lavaggio non deve mai essere eseguito al sole specialmente d'estate quando la carrozzeria è ancora calda in quanto lo shampoo, asciugandosi prima del risciacquo, può causare danni alla vernice. Non usare mai stracci imbevuti di benzina o nafta per il lavaggio delle superfici verniciate o in materia plastica, per evitare la perdita della loro brillantezza e delle caratteristiche meccaniche dei materiali.

CONTROLLI DOPO LA PULIZIA

Dopo la pulizia del motociclo è buona norma:

- Pulire il filtro dell'aria (procedere come descritto a pag. 44).
- Svuotare la vaschetta del carburatore allentando la vite scarico benzina (procedere come descritto a pag. 47) per controllare l'eventuale presenza di acqua.
- Lubrificare la catena.

MANUTENZIONE PROGRAMMATA VEICOLO

GRUPPO	INTERVENTO	1°tagliando dopo 3h o 15l di carburante	Ogni 15h o 75l di carburante	Ogni 30h o 150l di carburante	Ogni 60h o 300l di carburante	Dopo ogni uscita
MOTORE	Olio cambio e frizione	S	-	S	-	-
	Candela	I	-	-	S	-
	Viti fissaggio motore*	I	I	-	-	-
	Viti pedale avviamento e leva cambio	I	I	-	-	-
	Cappuccio candela	P	P	-	-	-
CARBURATORE	Tenuta	I	I	-	-	-
	Pacco lamellare	-	-	I	-	-
	Regolazione minimo	I	I	-	-	-
	Tubo carburante	I	I	-	-	-
	Tubi sfiato	I	I	-	-	-
GRUPPI DI MONTAGGIO	Tenuta impianto raffreddamento e livello liquido	I	I	-	-	-
	Tenuta impianto di scarico	I	I	-	-	-
	Scorrevolezza e regolazione cavi comando	I	I	-	-	-
	Livello liquido pompa frizione	I	I	-	-	-
	Cassa filtro e filtro aria	P	-	-	-	P
	Catena, corona e pignone	I	I	-	-	-
FRENI	Livello liquido, spessore pastiglie	I	I	-	-	-
	Spessore dischi	I	I	-	-	-
	Tenuta tubazioni	I	I	-	-	-
	Corsa a vuoto e scorrevolezza comandi	I	I	-	-	-
CICLISTICA	Tenuta e funzionamento ammortizzatore e forcella	I	I	-	-	-
	Parapolvere	P	P	-	-	-
	Cuscinetti di sterzo	I	I	-	-	-
	Viti	T	T	-	-	-
RUOTE	Tensionamento raggi	I	I	-	-	-
	Pneumatici (usura e pressione)	I	I	-	-	-
	Gioco cuscinetti	I	I	-	-	-

MANUTENZIONE PROGRAMMATA MOTORE

La manutenzione motore richiesta è strettamente dipendente dal livello di utilizzo e dal rispetto delle ispezioni periodiche.
Gli interventi sotto descritti si riferiscono ad un uso competizione, a condizione che il motore non abbia mai lavorato in condizioni straordinarie e che le ispezioni periodiche e gli eventuali interventi siano stati eseguiti correttamente.

	30h 150l	60h 300l	90h 450l
Dischi frizione rivestiti	I	-	S
Lunghezza molle frizione	I	-	S
Cuscinetto cambio (lato albero motore)	-	-	S
Mozzetto frizione /campana	I	-	-
Cilindro	-	I	-
Pistone e segmenti	-	S	-
Biella	-	-	S
Cuscinetti albero motore	-	-	S
Aspetto superficiale cambio	-	-	I
Paraoli pompa acqua	-	-	S
Valvola di scarico	-	I/P	-

*

Fissaggio	Vite	Frenafiletti	Coppia [Nm]
Motore al telaio	Vite speciale M10		45
Staffe attacco testa al telaio anteriore	M8x20	M#	35
Staffe attacco testa al telaio posteriore	M8x16	M	35
Staffe attacco testa al motore	M8x65		35

Frenafiletti media resistenza

I = Ispezionare e se necessario sostituire
S = Sostituire
P = Pulizia

AVVERTENZA:
In caso di interventi da eseguire sulla moto rivolgersi alla catena di Assistenza Autorizzata BETAMOTOR.

LUNGA INATTIVITÀ DEL VEICOLO

In previsione di un lungo periodo di inattività del veicolo, ad esempio durante la stagione invernale, è necessario adottare alcuni semplici accorgimenti a garanzia di un buon mantenimento:

- Eseguire un'accurata pulizia del veicolo in tutte le sue parti.
- Ridurre la pressione dei pneumatici di circa il 30%, mantenendoli possibilmente sollevati da terra.
- Rimuovere la candela ed immettere dal foro qualche goccia di olio motore. Far compiere qualche giro al motore, azionando la leva di avviamento a pedale. Riavvitare la candela.
- Coprire con un velo d'olio o silicone spray le parti non verniciate, tranne le parti in gomma ed i freni.
- Rimuovere la batteria e conservarla in luogo asciutto, ricaricandola una volta ogni 15 giorni.
- Coprire il veicolo con un telo a protezione della polvere.
- Scaricare la vaschetta carburatore come descritto a pag. 47

DOPO UN LUNGO PERIODO DI INATTIVITÀ

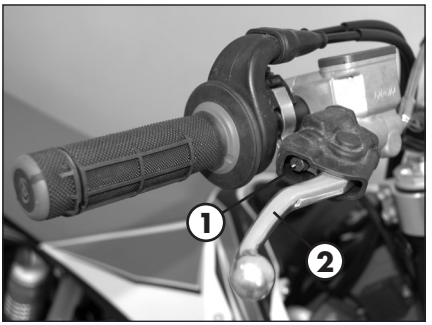
- Rimontare la batteria.
- Ripristinare la pressione dei pneumatici.
- Controllare il serraggio di tutte le viti di una certa importanza meccanica.

Nota:
Il controllo del serraggio delle viti deve essere ripetuto con una frequenza periodica.

- Effettuare il primo avviamento con il sistema a pedale ("kick-starter").

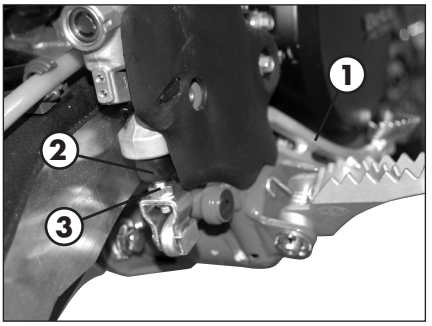
CAP. 4 REGOLAZIONI

Regolazione freni: leva anteriore e pedale posteriore
Regolazione della leva frizione
Regolazione manubrio
Regolazione comando gas
Regolazione e controllo gioco sterzo
Regolazione sospensioni: Forcella ed Ammortizzatore
Tensionamento catena
Regolazione gioco minimo
Regolazione comando valvola scarico



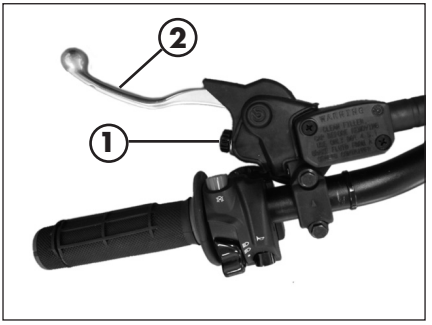
REGOLAZIONE DELLA POSIZIONE BASE DELLA LEVA FRENO ANTERIORE

La posizione della leva del freno **2** può essere regolata intervenendo sulla vite di registro **1**.



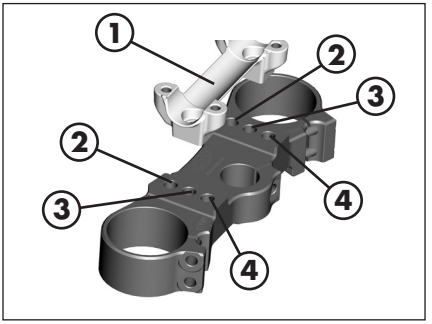
MODIFICA POSIZIONE BASE DEL PEDALE FRENO

La posizione base del pedale freno **1** è modificabile mediante il controdado (posizionato sotto il parapolvere **2**) e la vite di registro **3**. Allentare il controdado ed agire sulla vite di registro per regolare l'altezza desiderata. Serrare il controdado a fine operazione



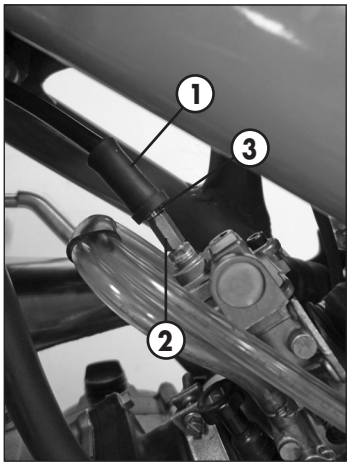
REGOLAZIONE POSIZIONE BASE DELLA LEVA FRIZIONE

La vite di registro **1** consente la regolazione della distanza della leva **2** dalla manopola. La corsa a vuoto viene recuperata automaticamente.



REGOLAZIONE MANUBRIO

Il cavallotto inferiore **1** può essere posizionato rispettivamente sui fori **2**, **3** o **4** mentre il manubrio può essere ruotato di 180° in modo da ottenere diverse regolazioni in base alle esigenze di guida del pilota.

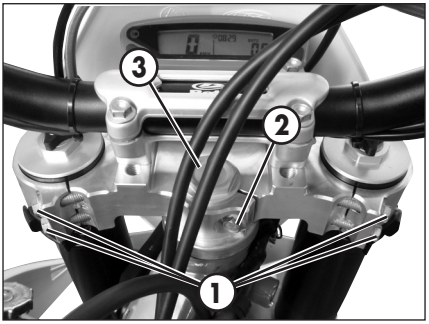


REGOLAZIONE COMANDO GAS

Il comando gas deve avere sempre un gioco di 3-5 mm. Inoltre, a motore acceso, il numero di giri del minimo non deve variare quando si sterza fino all'arresto a destra ed a sinistra.
Spingere indietro il cappuccio di protezione **1**. Allentare il controdado **2** e girare adeguatamente la vite di regolazione **3**. Girando in senso antiorario la corsa a vuoto diminuisce. Girando in senso orario la corsa a vuoto aumenta. Serrare il controdado e controllare la scorrevolezza della manopola comando gas.

CONTROLLO E REGOLAZIONE GIOCO STERZO

Verificare periodicamente il gioco del cannotto di sterzo muovendo avanti e indietro le forcelle come illustrato in figura. Qualora si avverta del gioco, procedere alla regolazione operando nel modo seguente:
- Svitare le quattro viti **1** e la vite **2**.
- Recuperare il gioco intervenendo sulla vite **3**.
- Serrare le viti **1** a 17Nm
- Serrare la vite **2** a 20Nm



Nota:
Una corretta regolazione, oltre a non lasciare del gioco, non deve causare indurimenti o irregolarità durante la rotazione del manubrio; verificare il senso di montaggio dei cavallotti che può variare l'assetto del manubrio.

FORCELLA

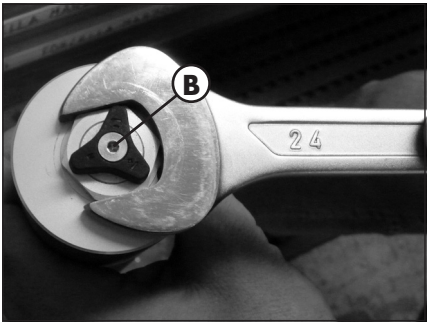
REGOLAZIONE FRENO IN ESTENSIONE

Il gruppo freno idraulico in estensione determina il comportamento in fase di estensione della forcella e può essere regolato tramite la vite **A**. Ruotando in senso orario (verso il +) aumenta l'azione del freno in estensione, mentre ruotando in senso antiorario (verso il -) diminuisce l'azione del freno in estensione.

Regolazione standard **RR 2t**:
14 scatti da posizione tutto chiuso

REGOLAZIONE FRENO IN COMPRESSIONE

Il gruppo freno idraulico in compressione determina il comportamento in fase di compressione della forcella e può essere regolato tramite la vite **B** sull'estremità inferiore dei gambali forcella. Ruotando in senso orario si ottiene una maggiore azione del freno in compressione, mentre ruotando in senso antiorario tale azione diminuisce.

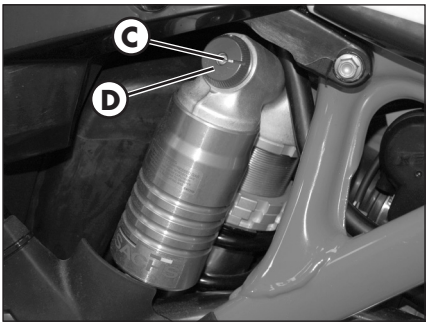


Regolazione standard **RR 2t**:
12 scatti da posizione tutto chiuso

AMMORTIZZATORE

REGOLAZIONE FRENO IDRAULICO IN COMPRESSIONE (alte e basse velocità)

L'ammortizzatore offre la possibilità di una doppia regolazione per le alte e basse velocità. Con alte e basse velocità è inteso il movimento dell'ammortizzatore in compressione e non la velocità della motocicletta.
La regolazione per basse velocità mostra il suo effetto nella compressione lenta, e viceversa, la regolazione per alte velocità nella compressione veloce.



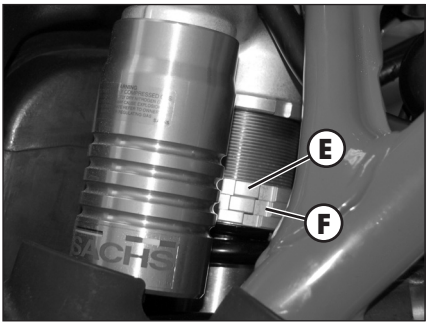
Regolazione per basse velocità:
- Allentare la vite **C** con un cacciavite in senso orario per aumentare il freno idraulico in compressione.

Regolazione standard **RR 2t**:
22 scatti da tutto chiuso

Regolazione per alte velocità:
- Ruotare il pomello **D** in senso antiorario per diminuire il freno in compressione.

Regolazione standard **RR 2t**:
22 scatti da tutto chiuso

ATTENZIONE:
Da posizione standard, ruotando il pomello in senso antiorario (in chiusura), la vite centrale avrà un movimento solidale, quindi ruoterà insieme al pomello.



REGOLAZIONE PRECARICO MOLLA

Per regolare il precarico della molla è necessario agire come segue.
Allentare la controghiera **E**, ruotare in senso orario la ghiera **F** per aumentare il precarico della molla (e quindi dell'ammortizzatore), ruotare in senso antiorario per diminuire il precarico della molla.
Ottenuta la precarica desiderata portare a battuta la controghiera di serraggio **E** sulla ghiera di regolazione **F**.

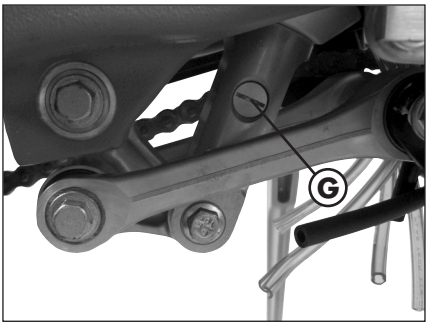
Lunghezza molla in assetto: 249 mm

REGOLAZIONE FRENO IDRAULICO IN ESTENSIONE

Per la regolazione del freno idraulico in estensione agire sulla vite **G**.

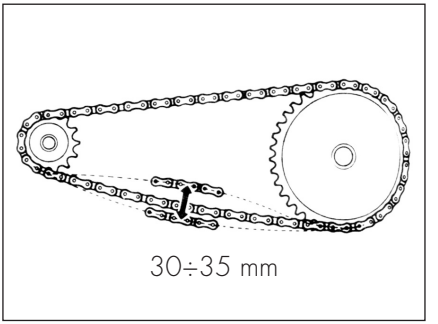
Ruotando la vite in senso antiorario (a svitare) diminuisce il freno.

Regolazione standard **RR 2t**:
22 scatti da tutto chiuso

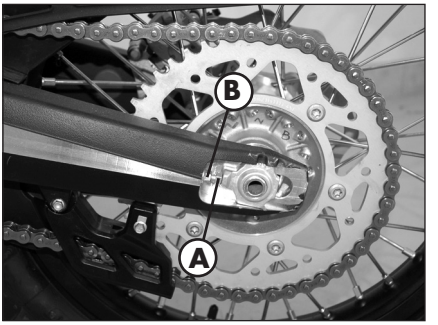


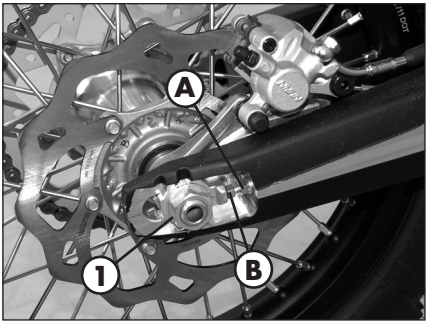
TENSIONAMENTO CATENA

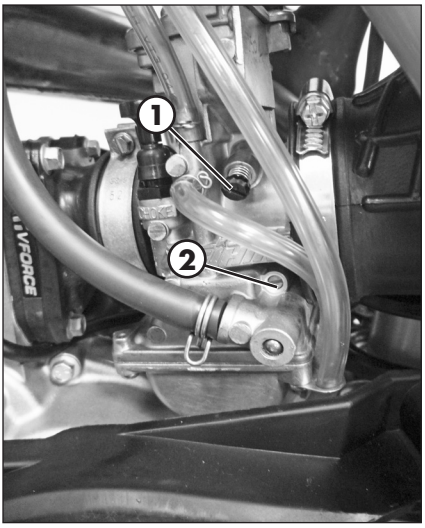
Per una più lunga durata della catena di trasmissione è opportuno controllare periodicamente la sua tensione.
Tenerla sempre pulita dalla sporcizia depositata e lubrificarla.
Se il gioco della catena supera i 30÷35 mm procedere al suo tensionamento.



- Allentare il dado **1** dell'asse ruota
- Allentare i controdadi **A** su entrambe le gambe forcellone
- Agire sulla vite di registro **B** su entrambi i lati fino al raggiungimento della tensione desiderata della catena
- Serrare i controdadi **A** su entrambe le gambe forcellone
- Serrare il dado **1** a 130Nm.







REGOLAZIONE DEL MINIMO

La regolazione del minimo influisce fortemente sul corretto avviamento e sulla risposta dell'acceleratore.
Il minimo viene regolato con la vite di registro **1** e la vite di registro aria **2**. Con la vite di registro **1** viene regolata la posizione base della valvola gas. Ruotando la vite in senso orario si aumenta il regime di rotazione, viceversa si diminuisce. Con la vite di registro **2** aria viene regolata la quantità di aria miscelato al combustibile per il regime minimo. Girando la vite in senso orario la quantità di aria diminuisce (miscela magra), girando in senso antiorario la quantità di aria aumenta (miscela grassa).

Per impostare correttamente il funzionamento al minimo procedere come descritto qui di seguito:

• Avvitare fino a battuta la vite di regolazione aria **2** e poi svitarla fino al valore descritto nel tabella setting carburatore (pag. 23)

• Scaldare il motore per circa 5 minuti fino al raggiungimento della temperatura di esercizio.

• Ruotare lentamente in senso orario la vite di regolazione aria **2**, finchè il regime di minimo inizia a diminuire.

• Annotare la posizione; quindi girare lentamente in senso antiorario la vite di regolazione aria **2**, finché il regime di minimo cala nuovamente.

• Regolare la vite tra queste due posizioni, nel punto di regime minimo più alto.

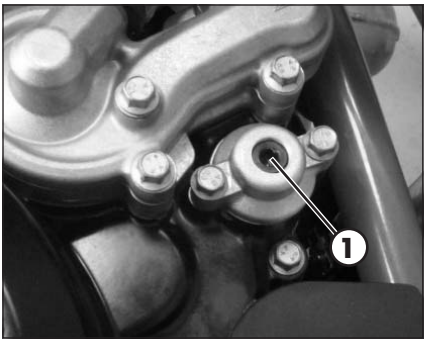
Qualora durante la regolazione come sopra descritto si dovesse verificare un notevole aumento di giri, il regime di minimo deve essere ridotto riportandolo al livello normale, per poi eseguire la procedura come sopra descritto.

Se dopo aver applicato la procedura non si ottengono risultati soddisfacenti, potrebbe essere dovuto ad un getto di minimo non corretto.

Se la vite di regolazione aria è stata avvitata fino a battuta, ma non si è verifcata una variazione del numero di giri, occorre impiegare un getto di minimo di dimensione minore.

Dopo la sostituzione del getto, eseguire nuovamente la procedura di regolazione.

NOTA:
Il regime di minimo corretto deve essere tra 1500-1600 giri/min



REGOLAZIONE COMANDO
VALVOLA SCARICO

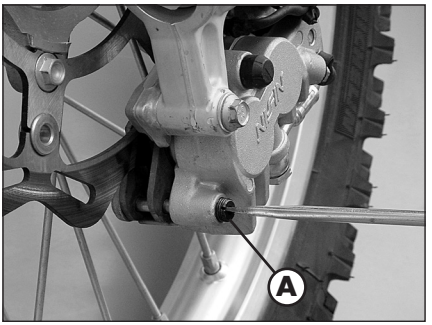
ATTENZIONE! Il veicolo è dotato di valvola di scarico la cui messa a punto viene fatta in sede di collaudo finale del motore.Non modificare per nessun motivo la posizione della vite di registro 1.

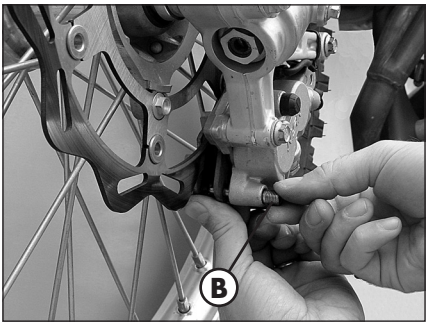
CAP. 5 SOSTITUZIONI

Sostituzione pastiglie freno: anteriore e posteriore

Sostituzioni lampade anteriori

Sostituzione faro posteriore





SOSTITUZIONE PASTIGLIE FRENO

La descrizione relativa alla sostituzione delle pastiglie, riveste un carattere puramente informativo; infatti è consigliabile rivolgersi ad un'officina autorizzata BETAMOTOR per effettuare questa operazione.

ANTERIORE

Per la sostituzione occorre procedere nel seguente modo:

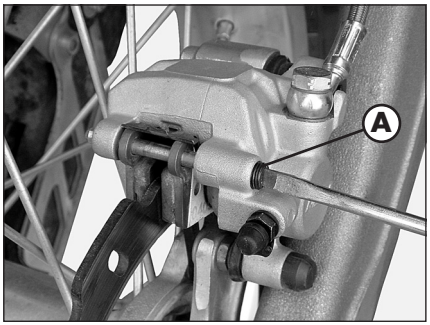
- Spingere la pinza del freno verso il disco, in modo che i pistoncini raggiungano la loro posizione base.
- Svitare il grano **A**.
- Estrarre il perno **B**, sorreggendo le due pastiglie (come mostrato in figura).
- Togliere le pastiglie, facendo attenzione a non far cadere la molla a balestra posta sotto le due pastiglie
- Per il rimontaggio procedere in senso inverso. Accertarsi durante il montaggio delle pastiglie che la molla a balestra sia posizionata correttamente.

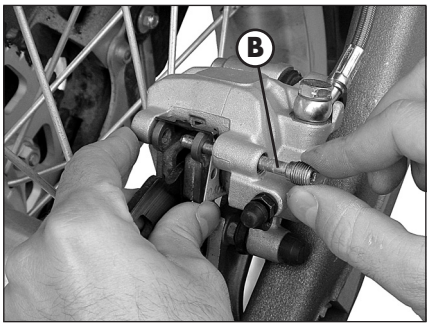
ATTENZIONE:
Il disco del freno va mantenuto sempre perfettamente pulito da olio e grasso, in caso contrario verrebbe fortemente ridotto l'effetto frenante.
Dopo ogni intervento sul sistema di frenatura azionare la leva del freno per far aderire le pastiglie al disco, per ripristinare il corretto punto di pressione e assicurarsi il corretto funzionamento dell'impianto frenante.

POSTERIORE

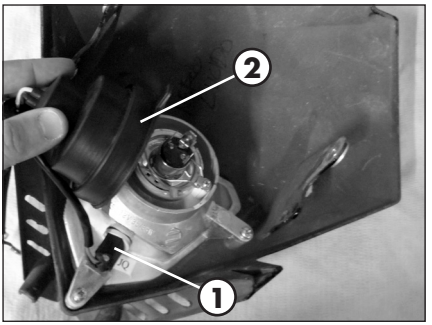
Per la sostituzione occorre procedere nel seguente modo:

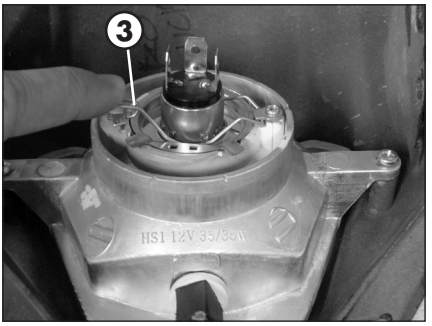
- Spingere la pinza del freno verso il disco, in modo che i pistoncini raggiungano la loro posizione base.
- Svitare il grano **A**.
- Estrarre il perno **B**, sorreggendo le due pastiglie (come mostrato in figura).
- Togliere le pastiglie, facendo attenzione a non far cadere la molla a balestra posta sopra le due pastiglie
- Per il rimontaggio procedere in senso inverso. Accertarsi durante il montaggio delle pastiglie che la molla a balestra sia posizionata correttamente.





ATTENZIONE:
Il disco del freno va mantenuto sempre perfettamente pulito da olio e grasso, in caso contrario verrebbe fortemente ridotto l'effetto frenante.
Dopo ogni intervento sul sistema di frenatura azionare la leva del freno per far aderire le pastiglie al disco, per ripristinare il corretto punto di pressione e assicurarsi il corretto funzionamento dell'impianto frenante.





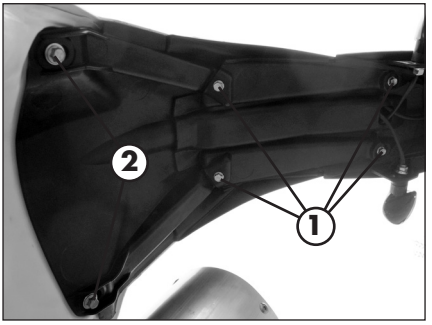
SOSTITUZIONI LAMPADE ANTERIORI

Staccare entrambi gli elastici e spostare in avanti la mascherina portafaro.

Estrarre con cautela la lampadina luce di posizione **1** completa di portalampada. Per la sostituzione della luce abbagliante/anabbagliante, sollevare la calota in gomma **2**, staccare il connettore, premere sulla molla **3** ed estrarre il portalampada e sostituire la lampadina inserendo la nuova, avendo cura di non toccare il bulbo per evitare di compromettere l'efficienza.

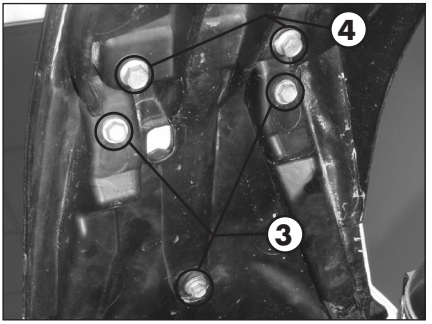
Per il rimontaggio procedere inversamente a quanto descritto sopra.

Riagganciare la mascherina portafaro alle spine di supporto e fissarla con i due elastici.



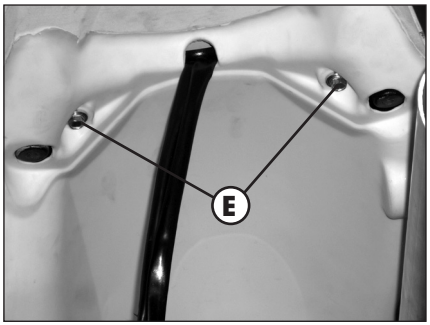
SOSTITUZIONE FARO POSTERIORE

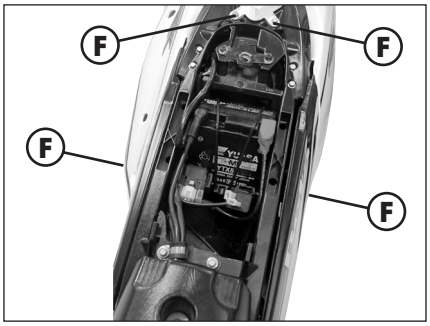
La luce di posizione e lo stop sono in un unico gruppo a led.
Per la sostituzione di tale gruppo procedere come segue.
Smontare la sella e svitare le quattro viti inferiori **1** che vincolano il porta targa al parafango inferiore e scollegare i connettori elettrici relativi alla luce targa e agli indicatori di direzione.



Svitare le due viti **2** e le tre viti **3** che vincolano la porzione inferiore del parafango a quella superiore avendo l'accortezza di svitare le due viti **4** che vincolano la luce di posizione posteriore e stop al parafango.

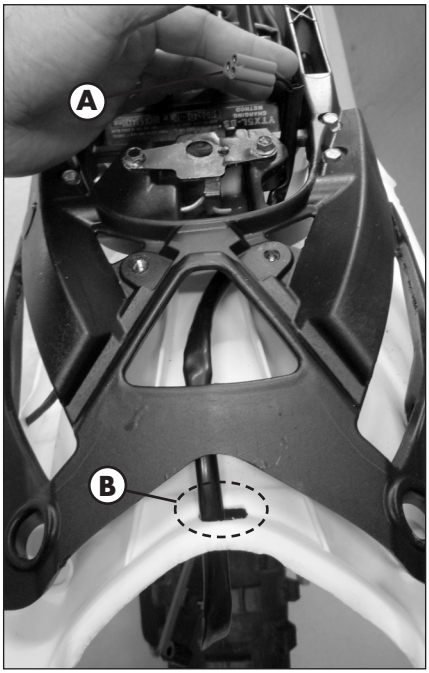
Svitare le due viti **E** e le quattro viti **F**: sfilare la parte superiore del parafango allargandolo leggermente all'altezza delle maniglie posteriori.





Scollegare il connettore a tre poli **A** e sfilare il cavo verso il posteriore.

Per il riassemblaggio del faro, inserire prima il connettore nel foro **B**, farlo scorrere nell'apposito vano come mostrato in figura. Seguire tutte le restanti operazioni a ritroso rispetto allo smontaggio.



CAP. 6 COSA FARE IN CASO DI EMERGENZA

INDICE ALFABETICO

INCONVENIENTE	CAUSA	RIMEDIO
Il motore non si avvia	-Impianto di alimentazione carburante ostruito (tubi, serbatoio benzina, rubinetto)	Effettuare la pulizia dell'impianto
	-Filtro aria eccessivamente sporco	Verificare il filtro aria
	-Non arriva corrente alla candela	Effettuare la pulizia o la sostituzione della candela. Se il problema persiste rivolgersi ad un nostro Concessionario
	-Motore ingolfato	Azionare il pedale avviamento 5 –10 volte oppure il pulsante di avviamento elettrico rispettivamente 2 volte per 5 secondi. Se non si ottengono risultati occorre smontare la candela ed asciugarla
	-Eccessiva distanza tra gli elettrodi	Verificare la distanza tra gli elettrodi
	-Connettore o bobina d'accensione laschi o ossidati	Pulire con spray per contatti elettrici e serrare
	-Presenza di acqua nel carburatore	Svuotare la vaschetta carburatore
Il motore perde colpi	-Candela con distanza elettrodi irregolare	Ripristinare la corretta distanza tra gli elettrodi
	-Candela sporca	Pulire o sostituire la candela
Il motore non tiene il minimo	-Getto del minimo intasato	Controllare e pulire i getti carburatore
	-Viti di registro mal regolate	Eseguire la regolazione
	-Candela difettosa	Sostituire candela
	-Impianto di accensione difettoso	Controllare la bobina ed il cappuccio candela
Il motore si surriscalda e perde potenza	-Marmitta in parte ostruita	Rivolgersi ad un nostro Concessionario
	-Pacco lamellare danneggiato	Rivolgersi ad un nostro Concessionario
	-Difetto nel sistema di accensione	Rivolgersi ad un nostro Concessionario
Frenata anteriore scarsa	-Pastiglie usurate	Operare come indicato a pag. 65
	-Presenza di aria o umidità nel circuito idraulico	Operare come indicato a pag. 37
Frenata posteriore scarsa	-Pastiglie usurate	Operare come indicato a pag. 66
	-Presenza di aria o umidità nel circuito idraulico	Operare come indicato a pag. 38

Avviamento 32

Batteria: carica 50
Bloccasterzo 11

Candela 45
Carburatore 47
Carico 10
Catena: manutenzione e usura 49
Controlli prima di ogni messa in funzione 30

Dati identificazione veicolo 8
Dati tecnici 21
Dispositivi elettrici 27

Filtro aria 44
Fornitura 8
Freno anteriore e posteriore: controllo livello fluido 37
Freno anteriore e posteriore: controllo pastiglie 39
Frizione idraulica: controllo livello 40

Liquido di raffreddamento 48
Lubrificanti 31

Manutenzione programmata 52

Pneumatici 10
Pulizia del veicolo e controlli 51

Olio cambio/frizione: sostituzione 36
Olio forcelle: stelo destro/sinistro 41
Organi di comando 13

Regolazione freni: anteriore e posteriore 57
Regolazione frizione 57
Regolazione gioco gas 58
Regolazione manubrio 57
Regolazione minimo 62
Ricerca del guasto 71
Rifornimento carburante 33
Rodaggio 31
Schema elettrico RR 2t 25
Sospensioni: forcella e ammortizzatore ..... 59 ÷ 61
Sostituzione lampade 67

Sostituzione pastiglie freni: anteriore e posteriore 65
Spurgo freni: anteriore e posteriore 37
Spurgo frizione 40
Sterzo: controllo e regolazione 58

Tensionamento catena 61

Veicolo: conoscenza 12
Veicolo: lunga inattività 54